

Transport ferroviaire

Profil sectoriel

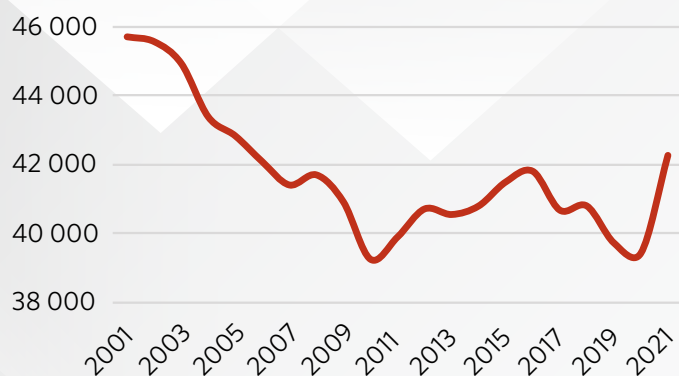
Faits et chiffres du secteur

PIB total <i>Part du PIB du Canada</i>	8,2 G\$ 0,41 %
Total de l'emploi (2021) <i>Changement quinquennal</i>	42 300 +5,9 %
Croissance réelle des salaires (2011-2019)	+8,2 %
Productivité du travail (2019)	102,6 \$/heure
Moyenne des heures travaillées par semaine (2019)	37,9
Émissions de gaz à effet de serre (2019) <i>Changement depuis 2009</i> <i>Part du total de l'industrie canadienne</i>	5 917 kt +22,8 % 0,94 %
Taux de couverture syndicale	40 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	9 200
Part du nombre total de membres d'Unifor	3 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	32
Taille moyenne des unités de négociation	288

Situation actuelle

Fort de plus de 43 000 kilomètres de voies ferrées couvrant l'ensemble du pays, le transport ferroviaire joue un rôle économique de premier plan, expédiant plus de 300 milliards de dollars de marchandises et de ressources par an et contribuant pour plus de 8 milliards de dollars au PIB du Canada. Il permet également aux passagers et aux communautés - grandes et petites - de demeurer liés, conférant ainsi au rail un rôle social clé.

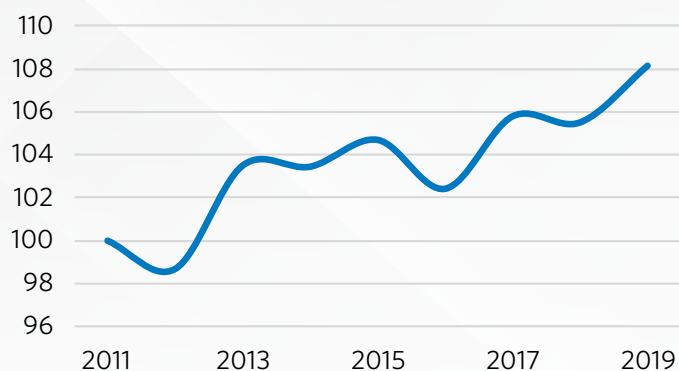
Emplois, 2001 - 2021



Le secteur du transport ferroviaire est dominé par trois grandes entreprises nationales : le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) pour le transport de marchandises et VIA Rail pour le transport de passagers.

Le service public national de transport ferroviaire de passagers du Canada, VIA Rail, transporte près de 4 à 5 millions de voyageurs par année - dont 90 % se déplacent dans le corridor Windsor-Québec. La pandémie de COVID-19 a particulièrement touché les chemins de fer pour passagers, avec une baisse du nombre d'usagers de près de 77 % en 2020. La suspension d'itinéraires et les coupures de service ont exacerbé les problèmes existants en matière de fréquence et de fiabilité du service dont souffre notre système national, en particulier dans les régions situées à l'extérieur du corridor. Entre-temps, les collectivités du nord-est de l'Ontario attendent avec impatience le rétablissement du service ferroviaire pour passagers via Ontario Northland, interrompu par le gouvernement en 2012. En 2022,

Transport ferroviaire : salaires réels (2011=100)



le gouvernement provincial a annoncé son intention d'investir des fonds afin de rétablir le service ferroviaire à compter de 2025-2027.

Si le CP et le CN, principaux acteurs du transport ferroviaire de marchandises, se heurtent à peu de concurrents au Canada, ils sont néanmoins en constante compétition avec d'autres modes de transport, comme le transport routier, aérien et maritime. Néanmoins, le train demeure un mode de transport vital pour le commerce intérieur et, en particulier, pour celui entre le Canada et les États-Unis. Il achemine des marchandises d'une valeur de plus de 127,5 milliards de dollars (2019), se classant seulement au deuxième rang derrière le transport routier. Dans ce contexte, les deux entreprises continuent d'investir d'importantes sommes dans l'infrastructure afin d'améliorer le rendement et l'efficacité.

Les embauches dans le secteur ont connu de légères augmentations, pour atteindre un peu plus de 42 200 en 2021 et ce, après des années de déclin généralisé alors que les compagnies ferroviaires cherchaient à réduire leurs coûts et à augmenter leurs marges bénéficiaires. Si le fort taux de couverture syndicale du secteur a assuré une croissance des salaires supérieure à la moyenne nationale, un écart considérable subsiste entre les salaires des travailleuses et travailleurs et les niveaux de productivité. La nature du travail signifie également que la qualité de l'emploi et la sécurité des conditions de travail restent des préoccupations centrales pour les travailleuses et travailleurs.

Unifor dans l'industrie du transport ferroviaire

4 plus grands employeurs d'Unifor	Nbre approx. de membres
Canadien National	4 400
VIA Rail	2 000
Canadien Pacifique	1 400
Ontario Northland	315

Unifor représente un peu plus de 9 000 travailleurs du transport ferroviaire, soit 3 % de tous les membres d'Unifor, répartis dans 32 unités de négociation. Près de 75 % d'entre eux travaillent dans le secteur du transport de marchandises, comme le CP et le CN, les autres

se retrouvant dans le secteur du transport de passagers, notamment chez VIA Rail et Ontario Northland. Les membres d'Unifor sont répartis dans tout le pays et occupent toute une gamme de postes à bord et hors bord, allant des métiers spécialisés - mécaniciens, mécaniciens de locomotive, chefs de train, électriciens - aux propriétaires exploitants, en passant par le personnel de bureau, le service à la clientèle et les services alimentaires. Le secteur se caractérise par un taux de syndicalisation élevé, soit 40 %, et près de 21 % de tous les travailleurs et travailleuses du transport ferroviaire au Canada sont membres d'Unifor.

Prochaine étape : Développement de l'industrie du transport ferroviaire

Le système de transport ferroviaire de passagers public du Canada, VIA Rail, demeure confronté à d'importants défis. L'absence de tout mandat législatif, conjuguée à des années de compressions gouvernementales et au manque d'investissements stables et à long terme dans les infrastructures et les services, a provoqué la suppression d'itinéraires, la rareté des services et la dépendance à un équipement désuet. Les retards de service se sont normalisés en raison du partage des voies avec les marchandises (le CN et le CP possèdent près de 80 % de toutes les voies ferrées du pays), qui bénéficient d'un accès prioritaire au droit de passage sur les itinéraires. Le gouvernement et VIA Rail se lancent maintenant dans l'élaboration d'un projet de train à haute fréquence (TGF), estimé à 12 milliards de dollars, qui a pour objectif d'améliorer la fréquence et la vitesse du service entre Québec

et Toronto. Cela sans compter l'achat par VIA de 32 nouvelles rames qui seront utilisées uniquement dans le corridor, pour un montant de 989 millions de dollars. En 2022, le gouvernement fédéral a annoncé son intention de faire du projet un partenariat public-privé (PPP) en confiant la conception, la construction et l'exploitation au secteur privé. Essentiellement, cette démarche est un premier pas vers la pleine privatisation de VIA Rail.

Selon les prévisions, le transport ferroviaire de marchandises devrait continuer à enregistrer une croissance stable au cours des prochaines années. La récente offre du CP Rail d'acquérir la compagnie ferroviaire américaine Kansas City Southern pourrait offrir d'importantes possibilités de développement accru du transport de marchandises aux États-Unis, et jusqu'au Mexique.

En termes d'émissions de gaz à effet de serre, le rail est souvent considéré comme un mode de transport plus « vert » que la route et l'avion. Un train de marchandises de 100 voitures transportant 10 000 tonnes de marchandises, par exemple, pourrait remplacer 300 camions. Et pourtant,

les émissions de gaz à effet de serre du secteur ferroviaire ont augmenté de près de 23 % depuis 2009. C'est pourquoi le gouvernement et l'industrie poursuivent leurs efforts à la fois pour suivre les niveaux d'émission et pour élaborer des stratégies visant à réduire les émissions (actuellement sur une base volontaire), à la fois en identifiant des sources d'énergie alternatives et en modifiant et en améliorant l'équipement ferroviaire.

En dernier lieu, la sécurité ferroviaire, en particulier en ce qui concerne le fret, demeure un enjeu de taille, dans la mesure où le nombre d'accidents et de déraillements reste élevé. Ainsi, en 2019, on a recensé 458 accidents liés au fret, dont 78 déraillements en voie principale. Les tendances à l'autorégulation des entreprises de même que l'introduction de la technologie pour remplacer les inspections humaines ont été identifiées comme certains des principaux facteurs contribuant aux risques pour la santé et la sécurité des travailleuses et travailleurs et du public.

Principaux enjeux du développement sectoriel

- Les syndicats doivent maintenir leur résistance aux efforts de privatisation et de déréglementation plus poussées des services de transport ferroviaire. Cette situation ne fait qu'éroder les conditions de travail et augmenter les risques pour la sécurité des travailleuses et travailleurs et du public.
- Des investissements de taille sont requis pour revitaliser le service ferroviaire de passagers national du Canada pour le XXI^e siècle, notamment en élargissant le service dans tout le pays, en augmentant la fréquence du service, en modernisant l'équipement et en facilitant le passage prioritaire des marchandises.
- Des apports de fonds sont urgemment nécessaires pour faire passer les locomotives de fret à l'électricité, à l'hydrogène ou à d'autres sources d'énergie respectueuses de l'environnement afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre.