

Transport routier

Profil sectoriel

Faits et chiffres du secteur

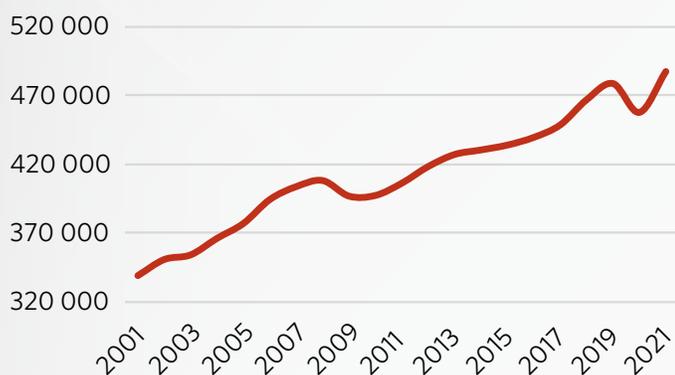
PIB total <i>Part du PIB du Canada</i>	33,3 G\$ 1,69 %
Emploi total (2021) <i>Changement depuis 2011</i>	487 400 +20,0 %
Croissance réelle des salaires (2011-2019)	+6,4 %
Productivité du travail (2019)	31,4 \$/heure
Moyenne des heures travaillées par semaine (2019)	36,4
Émissions de gaz à effet de serre (2019) <i>Changement depuis 2009</i> <i>Part du total de l'industrie canadienne</i>	26 923 kt +2,7 % 4,28 %
Taux de couverture syndicale	35 %
Membres d'Unifor dans l'industrie	23 000
Part du nombre total de membres d'Unifor	7 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	177
Taille moyenne des unités de négociation	128

Situation actuelle

Depuis le transport des marchandises et des services jusqu'à celui des passagers, le secteur du transport routier est un élément essentiel du bien-être économique et social du Canada. Cela fut assurément le cas tout au long de la pandémie de COVID-19, où nous avons été témoins du travail des camionneurs, des coursiers, des magasiniers, des chauffeurs de transport en commun et d'autobus scolaires qui ont continué à travailler en première ligne, s'assurant que les travailleuses et travailleurs essentiels se déplacent en toute sécurité et que les gens puissent continuer à avoir accès aux nécessités de la vie.

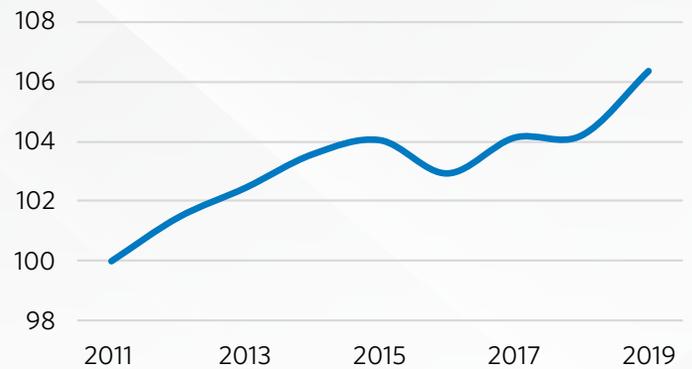
Le transport routier, qui comprend le camionnage, l'entreposage et le stockage, le taxi, le transit et les messageries, a contribué au PIB du Canada à hauteur de 34,8 milliards de dollars en 2020. Près de 78 % du commerce intérieur et 61 % du commerce entre les États-Unis et le Canada ont transité par le transport routier.

Emplois, 2001 - 2021



Globalement, la croissance de l'emploi dans ce secteur reste forte, affichant une hausse de 20 % depuis 2011, pour atteindre plus de 487 000 travailleuses et travailleurs. Nonobstant cette croissance, plusieurs industries sont aux prises avec d'importantes pénuries de chauffeurs, comme le transport scolaire et le transport de marchandises. Selon l'industrie du camionnage, la pénurie de chauffeurs devrait atteindre 55 000 d'ici la fin de 2023. Des conditions de travail difficiles

Transport routier : salaires réels (2011=100)



exacerbent ces pénuries dans plusieurs industries. La rapide intensification du commerce électronique (notamment pendant la pandémie) et les attentes plus élevées des consommateurs pour une livraison le jour même ou le lendemain ont intensifié les conditions pour les chauffeurs et les coursiers. De leur côté, les chauffeurs de camion long-courriers n'ont pas accès aux produits de première nécessité durant leurs déplacements en raison du manque d'infrastructures adéquates, comme l'accès à des toilettes, à des aliments sains et à des aires de stationnement et de repos sûres et sécurisées. En ce qui concerne l'industrie des taxis et des limousines, le recours croissant aux applications de covoiturage a provoqué une baisse de près de 10 % de l'emploi dans ce secteur entre 2011 et 2019.

La représentation syndicale se situe à 35 %, soit juste au-dessus des niveaux nationaux. Entre 2011 et 2019, la courbe de croissance des salaires dans le secteur s'est établie à 6,4 %, dépassant de peu la moyenne nationale de 5,6 % et, pour l'essentiel, elle est restée au même niveau que la productivité globale.

Sur les routes canadiennes, le nombre total de véhicules a augmenté de plus de 16 % depuis 2009, pour atteindre 25,4 millions en 2019. Cette situation est préoccupante en ce qui concerne une congestion routière accrue, ce qui a des répercussions économiques et sociales négatives, surtout en ce qui concerne les émissions de carbone. Comparé aux transports aérien, maritime et ferroviaire, le transport routier émet la plus grande quantité de gaz à effet de serre - plus de 26 900 kilotonnes en 2019.

Unifor dans l'industrie du transport routier

5 plus grands employeurs d'Unifor	Nbre approx. de membres
Coast Mountain Bus	5 000
DHL Express	2 500
Brink's Canada	1 100
First Student	1 000
Blue Line Taxi	400

Unifor représente 23 000 membres dans le secteur du transport routier, soit 7 % de l'ensemble des membres d'Unifor, répartis dans 177 unités de négociation. On peut trouver des membres d'Unifor partout au Canada, mais leur présence est surtout concentrée dans les provinces de l'Ontario et de la Colombie-Britannique. Ils travaillent dans une variété d'industries et de rôles, y compris le camionnage et l'entreposage, les messagers, les propriétaires exploitants, les opérateurs de transport en

commun, les travailleurs de véhicules blindés, les travailleurs de taxi et de limousine d'aéroport et les conducteurs d'autobus scolaires.

La majorité des membres - environ 28 % - travaillent dans les services de transport en commun, dont près de 5 000 dans la seule société Coast Mountain Bus de la Colombie-Britannique. Si un grand nombre de membres travaillent comme conducteurs et chauffeurs, on les retrouve également dans les métiers spécialisés, comme les mécaniciens, les techniciens et les électriciens, ainsi que les gardiens, les magasiniers, les représentants du service à la clientèle, les personnes de soutien ayant des responsabilités logistiques comme les employés de bureau, les spécialistes du courtage en importation et en exportation et les nettoyeurs. Unifor représente un peu moins de 5 % de tous les travailleurs du transport routier.

Prochaine étape : Développement de l'industrie du transport routier

Le secteur du transport routier est en permanence menacé par les avancées technologiques qui mettent en danger la sécurité et la qualité de l'emploi des travailleuses et travailleurs. Citons notamment les avancées dans le développement de véhicules autonomes, l'utilisation insidieuse de la technologie utilisée pour surveiller et suivre les chauffeurs routiers, l'expansion continue des applications de covoiturage qui ont un impact sur l'industrie du taxi, et la tendance accrue à la monnaie numérique qui affecte l'industrie des véhicules blindés.

Les entreprises technologiques, telles qu'Uber, jouent de leur influence pour presser les gouvernements de modifier les lois du travail en leur faveur, en s'assurant que leurs travailleuses et travailleurs soient toujours qualifiés d'entrepreneurs indépendants dans le but d'éviter des coûts de main-d'œuvre supplémentaires. Dans un même temps, elles se servent de manière agressive de leurs modèles d'affaires et de travail pour s'étendre à de nouveaux domaines, tels que la messagerie et la livraison de marchandises, ce qui continue à exercer une pression à la baisse sur les salaires et les conditions de travail.

Les réseaux de transport en commun du Canada sont toujours soumis à des contraintes financières attribuables à l'absence d'investissements gouvernementaux stables et à long terme, qui se traduisent par des compressions de service et des

fermetures d'itinéraires. En 2021, le gouvernement fédéral a annoncé un financement de près de 15 milliards de dollars pour le transport en commun, comprenant l'établissement d'un fonds permanent de 3 milliards de dollars par an pour le transport en commun à compter de 2026. Si cette initiative est positive, elle est loin des 75 milliards de dollars que les défenseurs du transport en commun estiment nécessaires au cours des prochaines années pour les seuls investissements en infrastructure. En réponse, plusieurs municipalités songent à remplacer les itinéraires traditionnellement réguliers par des alternatives de type « microtransit » à la demande, mettant ainsi en péril les emplois des chauffeurs de transport en commun.

Le problème du changement climatique et les demandes du public exigeant des dirigeants politiques qu'ils prennent des mesures rigoureuses pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ont amené le gouvernement fédéral à fixer un objectif contraignant de zéro émission pour tous les nouveaux véhicules légers et camions de passagers d'ici 2035, tout en fournissant un financement pour soutenir les véhicules de transport en commun à zéro émission. Les entreprises désireuses de réduire les coûts croissants du carburant prennent également en considération ou investissent dans des camions de marchandises électriques. En revanche, les coûts élevés et le manque actuel d'infrastructures pour soutenir ces types de véhicules restent un défi.

Principaux enjeux du développement sectoriel

- Les percées technologiques dans des domaines tels que les véhicules autonomes, les applications de covoiturage, la monnaie numérique et l'utilisation de dispositifs de surveillance pour contrôler les travailleuses et travailleurs, continuent de menacer la sécurité et la qualité de l'emploi.
- Les investissements soutenant la transition vers des automobiles, des camions et des transports en commun à émission zéro seront essentiels pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, tout en créant des possibilités de soutien à la fabrication canadienne de véhicules électriques.
- Il y a un manque d'infrastructures essentielles pour soutenir les chauffeurs de camion, notamment l'accès à des aires de repos, des toilettes et des aires de stationnement sécurisées, ce qui continue d'être une préoccupation pour les chauffeurs long-courriers.
- Des investissements publics conséquents dans l'infrastructure et l'exploitation des transports en commun sont nécessaires pour garantir que ces derniers resteront abordables et accessibles, tout en résistant à l'introduction de systèmes de « microtransit » à la demande.