

TRANSPORT FERROVIAIRE

Profil sectoriel



Faits et chiffres sur le secteur, 2016

Recettes d'exploitation totales* <i>Fluctuation depuis 2007</i>	13,7 G\$ + 3,8 G\$
PIB total (en \$ CA de 2007) <i>Pourcentage du PIB du Canada</i>	6,8 G\$ 0,4 %
Exportations**	16 G\$
Importations	26 G\$
Balance du commerce extérieur <i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	-10 G\$ + 16 %
Nombre total d'emplois <i>Fluctuation depuis 2007</i>	44 000 + 19 %
Salaire horaire moyen (à l'exclusion des heures supplémentaires) <i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	31,50 \$ + 7 %
Croissance de la productivité de 2007 à 2016	-10 %
Nombre moyen d'heures de travail par semaine (à l'exclusion des heures supplémentaires, 2011)	37
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année, 2011	135
Émissions de gaz à effet de serre (en kilotonnes, 2014) <i>Pourcentage des émissions industrielles totales du Canada</i>	6 400 1 %
Taux de syndicalisation	64 %
Nombre de membres d'Unifor dans le secteur	9 200
Pourcentage de membres d'Unifor	3 %
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	32
Taille moyenne des unités de négociation	288

Source: CANSIM, Données sur le commerce en direct, Service de recherche d'Unifor

*Données de 2015 **Données sur le commerce qui concernent l'industrie du transport dans son ensemble (2015)



unifor
the Union | le syndicat

unifor.org

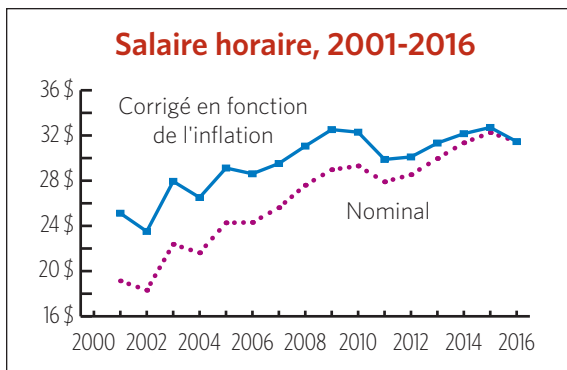
Conditions actuelles

Les chemins de fer jouent un rôle vital en reliant les différentes régions du Canada, en transportant la population et les touristes et en soutenant le commerce ainsi que la croissance d'industries clés, comme le pétrole et le gaz, les mines, l'agriculture et la fabrication. Le hic, c'est que le réseau ferroviaire canadien est tout d'abord au service des entreprises, au détriment des travailleurs, des consommateurs et, dans le cas de la tragédie de Lac-Mégantic, de collectivités entières.



Au cours des dernières décennies, les activités ferroviaires se sont « continentalisées » en Amérique du Nord. Bien qu'ils soient essentiellement perçus comme des entreprises « canadiennes », le CN et le CP mènent la majorité de leurs activités aux États-Unis. Par exemple, le tiers des recettes du CN proviennent des États-Unis. Malgré tout, le transport ferroviaire constitue un segment dynamique, stable, productif et rentable de l'économie canadienne.

La forte demande du transport de marchandises (occasionnée en partie par l'essor des exportations de ressources et de produits agricoles) a fait augmenter les



expéditions et les recettes. Compte tenu de cette forte demande, les compagnies ferroviaires exigent des tarifs de fret élevés (les frais d'expédition par tonne-mille ont augmenté presque deux fois plus rapidement que les prix à la consommation au cours des 10 dernières années). En revanche, les compagnies ont limité leurs coûts, notamment en diminuant sans cesse leurs effectifs. Résultat : les compagnies ferroviaires sont extrêmement lucratives. En effet, les grandes compagnies ferroviaires comptent parmi les entreprises les plus profitables au Canada.

Dans l'industrie ferroviaire canadienne, les ventes ont explosé de 40 % au cours de la dernière décennie. Cette industrie contribue au PIB du Canada à hauteur de presque 14 milliards de dollars. Cela étant dit, elle connaît de fortes fluctuations sur le plan de l'emploi. De 2001 à 2010, l'industrie a perdu environ 7 500 emplois (ou un emploi sur cinq), principalement à cause des compressions effectuées par les trois principales compagnies (CN, CP et Via Rail). Depuis, près de 10 000 nouveaux emplois nets ont été créés, gonflant les effectifs de 25 %. Malgré ces hauts et ces bas, la rémunération demeure élevée. D'une part, les gains horaires moyens, qui se chiffrent à 31,50 \$, sont supérieurs de 35 % à la moyenne industrielle canadienne. D'autre part,

la croissance des salaires a dépassé l'inflation de 7 % au cours des 10 dernières années.

Unifor dans l'industrie canadienne du transport ferroviaire

Employeurs choisis	Nombre approximatif de membres
Canadien National	4 300
Via Rail	2 000
Canadien Pacifique	1 000
Ontario Northland	300

Les quelque 9 000 travailleuses et travailleurs qu'Unifor représente dans le secteur ferroviaire composent près de 4 % de ses effectifs et sont répartis entre 32 unités de négociation. Ils sont toutefois fortement concentrés dans les Prairies. Environ 75 % d'entre eux travaillent pour des compagnies ferroviaires privées, comme le CN et le CP, alors que 25 % sont employés par des compagnies ferroviaires publiques, comme Via Rail et Ontario Northland.

Les membres d'Unifor entretiennent et réparent les voies ferrées et les wagons, pratiquent des métiers d'atelier et délivrent des billets. Le taux de syndicalisation est élevé : approximativement deux travailleurs sur trois sont visés par une convention collective. Le tiers des travailleuses et travailleurs syndiqués du secteur ferroviaire au Canada sont membres d'Unifor.

Le CN est le plus grand employeur du secteur; les 4 300 membres qui y travaillent représentent près de la moitié des effectifs d'Unifor. Ensemble, le CP et Via Rail comptent le tiers des membres d'Unifor dans le secteur. Les 20 % restants sont répartis entre divers exploitants de chemins de fer sur courtes distances et transporteurs régionaux.

Prochaine étape : Développer l'industrie du transport ferroviaire

La tragédie de Lac-Mégantic fait ressortir la nécessité d'adopter une nouvelle approche pour régler le transport ferroviaire. Cette nouvelle approche doit mettre l'accent sur la santé et la sécurité de la main-d'œuvre et des habitantes et habitants des villes que les véhicules ferroviaires traversent. Unifor a participé à plusieurs processus de consultation et réclamé un meilleur contrôle réglementaire de l'industrie du transport de marchandises par rail.

Les chemins de fer ont été déréglementés à la fin des années 1980, et le CN a été privatisé en 1995. Depuis, la priorité est accordée à la réduction des coûts et à la maximisation des profits. Le CN et le CP demandent constamment une déréglementation accrue. En faisant l'acquisition de trois filiales américaines, le CN est devenu le plus vaste réseau ferroviaire du continent. Même si les compagnies ferroviaires sont extrêmement rentables, les conditions de travail ne se sont pas nécessairement améliorées. Elles continuent d'exercer une pression à la baisse sur les niveaux de dotation et les méthodes de travail afin d'atteindre un « ratio d'exploitation » toujours plus bas.

Par exemple, même si le CP était rentable, les groupes d'actionnaires agressifs ont renversé la direction dans le but de réduire davantage les effectifs et d'augmenter les marges de profits. En dépit de leurs énormes bénéfices annuels, les compagnies ont le culot de demander des « restitutions » quant aux pensions et à d'autres avantages sociaux. Autrement dit, la quête du profit privé ne garantit aucunement que l'industrie ferroviaire offre un moyen de transport sécuritaire et durable qui contribue au développement du Canada.

En ce qui a trait aux services ferroviaires voyageurs, le Canada est encore à la case départ. Alors que d'autres pays, comme la Chine, l'Afrique du Sud et le Brésil, développaient leurs capacités ferroviaires interurbaines à grande vitesse, le Canada réduisait le budget d'exploitation de Via Rail. Des études économiques démontrent qu'un réseau à grande vitesse serait viable sur le plan économique en Ontario et au Québec. Le gouvernement pourrait utiliser les taux d'intérêt très bas (ou la Banque de l'infrastructure du Canada) pour financer ce projet, qui serait grandement bénéfique pour l'économie nationale et régionale en facilitant les déplacements, en désengorgeant les grandes routes et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

Principaux enjeux liés au développement du secteur

- Adopter une nouvelle approche pour régler le transport ferroviaire qui ferait passer la santé et la sécurité de la main-d'œuvre et des collectivités avant tout.
- La déréglementation et la privatisation des chemins de fer exercent une pression à la baisse constante sur les salaires et les conditions de travail en privilégiant les profits et le « ratio d'exploitation ».
- Il faut revitaliser Via Rail en instaurant une ligne ferroviaire à haute vitesse (ou à haute fréquence, à tout le moins) dans le corridor Québec-Windsor.
- Une stratégie nationale axée sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail est requise, car la population canadienne a besoin de services ferroviaires viables et de qualité.



unifor
theUnion | lesyndicat