

TRANSPORT ROUTIER

Profil sectoriel



Faits et chiffres, 2016

PIB total	35 G\$
<i>Pourcentage du PIB du Canada</i>	2,1%
Exportations totales*	5,5 G\$
Importations totales*	3,7 G\$
Balance du commerce extérieur*	1,8 G\$
<i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	+65%
Nombre total d'emplois	440 000
<i>Fluctuation depuis 2007</i>	+9%
Salaire horaire moyen (à l'exclusion des heures supplémentaires)	22,71 \$
<i>Fluctuation corrigée en fonction de l'inflation depuis 2007</i>	+2%
Croissance de la productivité de 2007 à 2016	4%
Nombre moyen d'heures de travail par semaine (à l'exclusion des heures supplémentaires)	33
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année	68
Émissions de gaz à effet de serre (en kilotonnes, 2014)	23 500
<i>Pourcentage des émissions industrielles totales du Canada</i>	3,8%
Taux de syndicalisation (approximatif)	30%
Nombre de membres d'Unifor dans le secteur	23 000
Pourcentage de membres d'Unifor	7%
Nombre d'unités de négociation d'Unifor	177
Taille moyenne des unités de négociation	128

Source: CANSIM, Service de recherche d'Unifor

*Données de 2015



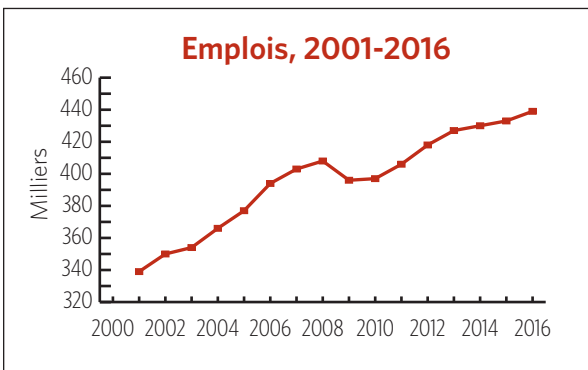
unifor
the Union | le syndicat

unifor.org

Conditions actuelles

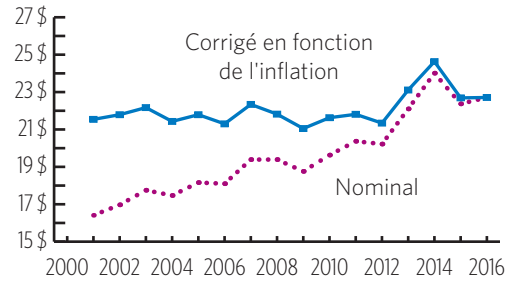
Le transport routier est le pilier de l'économie canadienne. On estime que 90 % des produits de consommation sont transportés par l'industrie du camionnage, qui contribue au PIB du Canada à hauteur de 17 milliards de dollars. La contribution au PIB du Canada de la centaine de réseaux de transport en commun, qui transportent 2 milliards de passagers par année, serait de 10 milliards de dollars.

Le transport routier, qui emploie approximativement 440 000 personnes dans les domaines du camionnage, du transport par autobus, du taxi, de la messagerie, etc., est l'un des plus grands employeurs au Canada. Dans ce secteur, la croissance de l'emploi est forte : près de 40 000 nouveaux emplois ont été créés au total depuis 2007. En revanche, les emplois liés aux services de taxi et de limousine ont diminué de 5 % ces dernières années, alors que la croissance de l'emploi stagne dans le sous-secteur de la messagerie.



Dans son ensemble, le transport routier a apporté une contribution de 35 milliards de dollars au PIB du Canada en 2016. Ce secteur enregistre constamment des excédents commerciaux, lesquels pallient les déficits

Salaire horaire, 2001-2016



commerciaux considérables et chroniques de l'industrie du transport dans son ensemble. En 2015, le Canada a exporté pour 5,5 milliards de dollars de services de transport routier et en a acheté pour 3,7 milliards de dollars en retour. Dans ce secteur, l'excédent commercial du Canada a grimpé de 65 % (après correction pour l'inflation) au cours des 10 dernières années.

Le travailleur moyen gagne près de 23 \$ l'heure, ce qui est légèrement en dessous du salaire moyen au Canada. Pendant la dernière décennie, les salaires ont augmenté de 2 %, soit un peu plus rapidement que l'inflation (comparativement à la hausse de 4 % de la productivité du travail pendant la même période). Le nombre moyen d'heures de travail par semaine suit une tendance légèrement à la baisse depuis 10 ans, ayant passé de 35 à 33. Il en va de même pour le nombre d'heures supplémentaires par année, qui est passé de 90 environ il y a 10 ans à 70 aujourd'hui.

En 2014, l'industrie du transport routier a émis près de 24 000 kilotonnes de CO₂, ce qui représente grosso modo 4 % des émissions industrielles totales du Canada. Les émissions industrielles totales du Canada ont augmenté de 6 % depuis 2009, alors que les émissions produites par l'industrie du transport routier ont

grimpé de 20 %. Le Canada doit donc relever un défi énorme pour décarboniser son économie.

Unifor dans l'industrie canadienne du transport routier

Employeurs choisis	Nombre approximatif de membres
Coast Mountain Bus Company	4 200
Loomis Express	1 300
Brinks Canada	1 100
Blue Line Taxi	850
First Student Inc.	850

Dans cette industrie, le taux de syndicalisation, qui avoisine 40 %, se situe au-dessus de la moyenne du secteur tertiaire au Canada. Unifor représente des travailleuses et travailleurs dans de nombreuses sous-industries du transport routier, dont le transport en commun, le transport scolaire, la messagerie, les services de taxi, la logistique de sécurité, l'entreposage et le stockage.

Unifor compte 23 000 membres dans l'industrie du transport routier, ce qui représente environ 7 % de ses effectifs. Ils sont répartis en 177 unités de négociation, mais à peu près 85 % d'entre eux travaillent en Ontario ou en Colombie-Britannique. Plus du tiers des membres travaillent pour l'un des cinq principaux employeurs de l'industrie, c'est-à-dire Coast Mountain Bus Company, Loomis Express, Brink's Canada, Blueline Taxi et First Student.

Prochaine étape : Développer l'industrie du transport routier

L'efficacité et la sécurité du transport routier préoccupent les travailleuses et travailleurs comme le public. Dans les zones urbaines, la congestion routière et la détérioration des infrastructures routières demeurent des enjeux de politiques publiques. D'après des estimations, le Canada perd des milliards de dollars en productivité à cause de la congestion routière dans les grands centres urbains. Les budgets municipaux limités et le financement insuffisant du transport en commun par le gouvernement imposent une surcharge sur les infrastructures actuelles de transport en commun. On estime que l'industrie du transport en commun aura besoin de 54 milliards de dollars sous forme d'immobilisations de 2014 à 2018 pour renouveler ses infrastructures actuelles et étendre ses réseaux de services. Dans le secteur du transport en commun, le manque de financement a une incidence sur les salaires et les conditions de travail et risque d'accroître les conflits de travail.

Dans son budget 2017, le gouvernement fédéral a annoncé la création de la Banque de l'infrastructure du Canada (35 milliards de dollars). Ce fonds spécialisé servira à attirer du financement et des investisseurs privés pour favoriser le développement de projets d'infrastructures communautaires, comme des routes, des ponts et des autoroutes. Le gouvernement présente cette initiative comme un moyen d'améliorer les infrastructures canadiennes et d'encourager la création d'emplois pour la classe moyenne, mais on

lui reproche de vouloir accroître le nombre de partenariats public-privé et, par la bande, de privatiser les infrastructures de transport. Les projets menés en partenariat public-privé sont réputés pour être plus onéreux que les projets subventionnés par l'État, en partie parce que les investisseurs privés s'attendent à un rendement minimum de 7 à 9 % (même si les coûts du gouvernement sont inférieurs à 2 %). Dans les partenariats public-privé, la recherche du profit passe souvent par le maintien des coûts de main-d'œuvre à un bas niveau et l'imposition de frais d'utilisation.

Dans divers secteurs du transport routier, comme le transport en commun, le transport scolaire et la collecte des déchets et le recyclage, la privatisation et la sous-traitance continueront de se répercuter sur les salaires et les conditions de travail. En Ontario, par exemple, les chauffeurs d'autobus scolaire gagnent à peine plus que le salaire minimum et n'ont, au mieux, qu'un accès limité aux avantages sociaux dans certaines régions. Les services de covoiturage non réglementés, comme Uber, pénètrent de plus en plus le marché canadien en contournant les règlements municipaux et en créant un système à deux vitesses qui a des conséquences profondément néfastes sur l'industrie du taxi. Les chauffeurs de taxi, qui doivent investir des milliers de dollars pour obtenir leur permis, souscrire des assurances et suivre une formation en sécurité, perdent des clients

au profit des fournisseurs de services non réglementés, qui, jusqu'à tout récemment, n'étaient pas contraints de payer des taxes ou d'être assurés. À noter que la Ville d'Innisfil, en Ontario, vient d'annoncer un partenariat avec Uber comme substitut au transport en commun.

Principaux enjeux liés au développement du secteur

- Des investissements publics, et non des partenariats public-privé, sont requis pour améliorer la sécurité du transport routier et stimuler la productivité au Canada.
- S'opposer à la privatisation rampante et aux demandes de propositions, en particulier dans le domaine de la collecte des déchets ménagers et du transport scolaire, pour protéger les emplois et éviter des pressions à la baisse sur les salaires et les conditions de travail.
- Veiller à ce que les services de covoiturage comme Uber soient réglementés comme il se doit et assujettis à des taxes pour ne pas défavoriser l'industrie du taxi.