

Le ministère des Transports



Unifor représente 46 000 membres dans le secteur des transports, concentrés dans le transport aérien (12 000 membres), ferroviaire (11 000 membres) et maritime (3 000 membres) sous réglementation fédérale. Notre effectif comprend aussi des membres dans le secteur du transport routier (20 000) sous réglementation fédérale et provinciale. Nos membres sont employés par certaines des plus grandes entreprises dans ce secteur, dont entre autres Air Canada, Nav Canada, Marine Atlantic, CN Rail, CP Rail, VIA Rail et Coast Mount Bus Company.



Priorités d'Unifor

L'approche du gouvernement fédéral au développement du secteur du transport au cours des dernières décennies s'est concentrée sur la privatisation des actifs de l'État, la déréglementation des normes du travail et de la sécurité, et la libéralisation possible du commerce et des investissements (accords « ciel ouvert »). Cette orientation politique a contribué à la perte de nombreux emplois dans ce secteur, alors que les entreprises à la recherche de bénéfices ont cherché à réduire les coûts de la masse salariale et ceux liés à la conformité à la réglementation. Pour les travailleuses et travailleurs qui ont pu conserver leur emploi, des pressions chroniques à la basse sont exercées sur les conditions de travail et leur rémunération. Une stratégie de développement alternative devrait faire en sorte que le secteur des transports soit un milieu pour des emplois de qualité. Il est urgent que le gouvernement fédéral développe une stratégie nationale du transport reposant sur les principes d'équité, de développement durable et de sécurité communautaire.



Questions spécifiques et recommandations

Transport aérien

Dans le secteur du transport aérien, une capacité excessive chronique des lignes aériennes diminue les profits, les salaires et les conditions de travail, et cette situation s'aggraverait si le Canada devait choisir de conclure un accord « ciel ouvert ». Les aéroports au Canada sont gérés par des autorités sans capital-actions et sans but lucratif qui procèdent constamment par demandes de soumission. Ce processus d'appel d'offres concurrentiel crée une instabilité chronique pour les travailleuses et travailleurs. En pratique, le fait de procéder par demande de proposition signifie que la rémunération et les avantages sociaux des travailleuses et travailleurs sont annulés tous les trois à cinq ans. Parmi les lignes aériennes, le rapport entre le nombre d'agents de bord et les passagers est de 1 agent pour 40 passagers. Les compagnies aériennes du Canada ont demandé au ministère des Transports une exemption pour un ratio de 1:50. Unifor estime que la réduction du ratio mettrait en péril la sécurité des passagers et diminuerait le nombre d'emplois. Unifor recommande ce qui suit :

- Le Canada connaît déjà un déficit commercial international dans le secteur du transport aérien. Un accord « ciel ouvert » ne devrait pas être conclu parce qu'il exercerait des pressions à la baisse sur les emplois, les conditions de travail et la rémunération dans cette industrie vitale, et parce qu'il exacerberait aussi le déficit commercial du Canada (et donc réduirait la croissance du PIB).
- Les dispositions contractuelles sur l'impartition doivent être modifiées afin que les employés puissent s'approprier leur convention collective (une pratique instituée en Europe). Cette pratique permettrait de

réduire la capacité des transporteurs aériens et des entreprises connexes à magasiner pour obtenir les plus bas soumissionnaires. Par exemple, Air Canada sous-traite du travail en région qui était traditionnellement exécuté par Jazz à des transporteurs non-syndiqués, comme Sky Regional et Regional 1 (Air Georgian). Nous craignons que cette pratique puisse être étendue à d'autres transporteurs régionaux à l'avenir.

- Plusieurs pays reviennent à la propriété publique de leur transporteur national. Le Canada devrait prendre en considération la valeur de détenir une importante participation en actions, ou majoritaire, dans un transporteur national. Les problèmes de financement des régimes de retraites des employés d'Air Canada ont préoccupé la compagnie, ses employés et ses retraités. Pour que des améliorations puissent être apportées aux conditions de travail et à la rémunération dans ce secteur, l'industrie du transport aérien doit être plus stable et sûre.

Transport ferroviaire

Dans le transport de marchandises, le CN Rail et le CP Rail cherchent constamment à diminuer la réglementation. Bien que les sociétés ferroviaires aient engrangé d'énormes profits, les conditions de travail ne se sont pas améliorées. Les pressions à la baisse sont toujours exercées sur les effectifs et les pratiques de travail afin d'abaisser constamment le « ratio d'exploitation ». La tragédie de LacMégantic met en évidence la nécessité d'adopter une nouvelle approche à la réglementation du transport ferroviaire, qui insisterait davantage sur la santé et la sécurité des travailleurs ferroviaires et des collectivités traversées par les trains.

Du côté du transport ferroviaire de passagers, la société Via Rail a été chroniquement sous-financée depuis les années 1980. Ce sous-financement a contribué à créer un cercle vicieux de baisse d'achalandage et de revenus, et parce que ce transport n'est pas considéré comme viable sur le plan économique, et de demandes d'autres baisses de financement. Tandis que d'autres pays investissent dans le transport ferroviaire à grande vitesse (par exemple la Chine, l'Afrique du Sud et le Brésil), l'infrastructure du transport au Canada traîne derrière. Des études économiques ont montré qu'un système de train à grande vitesse serait faisable sur le plan économique entre l'Ontario et le Québec. Le gouvernement pourrait profiter des taux d'intérêt ultra bas pour financer ce projet qui serait énormément avantageux pour l'économie régionale et nationale. Cette option de transport efficace et soucieux de l'environnement non seulement moderniserait l'offre diversifiée de transports au Canada, mais elle aiderait aussi le pays à atteindre ses objectifs de lutte aux changements climatiques. Unifor recommande ce qui suit :

- Le gouvernement fédéral devrait développer une stratégie nationale sur le transport ferroviaire.
- Dans le transport de marchandises, une mise en application plus rigoureuse des normes de sécurité est nécessaire et un plus grand nombre d'employés devraient opérer les trains.
- Le financement de Via Rail devrait être restauré aux niveaux prévalant avant 1988.
- Il est nécessaire de développer et de financer une option de train à grande vitesse de propriété publique et gérée par l'État dans le corridor Montréal-Ottawa-Toronto et dans d'autres liaisons à trafic élevé.

Transport maritime

Dans le transport maritime, il n'y a pas suffisamment d'endroits pour la formation obligatoire dans le transport maritime et la navigation. Il manque aussi de volonté politique d'utiliser le plein potentiel des Grands Lacs et de la capacité du transport maritime à courte distance. Le secteur du transport maritime demeure un mode plus écologique et économique par rapport au transport aérien, ferroviaire ou routier. Les pavillons de complaisance posent aussi problème, car ils profitent de frais d'enregistrement bon marché, ne paient pas de taxes ou en paient peu, et ils ont la liberté d'utiliser une main-d'œuvre à bon marché. Unifor recommande ce qui suit :

- L'élimination du système des pavillons de complaisance et la mise sur pied d'un cadre réglementaire pour l'industrie du commerce maritime.
- Une disposition devrait être adoptée pour soutenir l'industrie afin: (i) d'encourager les jeunes à poursuivre une carrière dans les services de traversiers; (ii) d'offrir une plus grande formation dans une zone géographique plus grande; et (iii) d'attirer plus de commerce maritime sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Transport routier

Il existe un éventail de sous-secteurs dans l'industrie du transport routier au Canada (par exemple le camionnage sur longue distance, les messageries, les véhicules blindés et la logistique de sécurité, le transport scolaire et à la demande), dont chacun présente ses propres défis et besoins sur le plan économique. Mais plusieurs questions importantes recourent les secteurs en matière de politique qui peuvent contribuer à favoriser le développement sectoriel, la préservation des emplois, la sécurité des lieux de travail, et contribuer aux principales priorités de croissance durable du Canada. Unifor recommande ce qui suit :

- Mettre en place un programme de renouvellement de la flotte dans les segments de véhicules de location, du transport de marchandises par camion privé et des propriétaires exploitants afin de compenser le coût de la transition vers des véhicules plus économes en carburant.
- Mieux réglementer l'entrée de nouvelles entreprises dans le secteur du camionnage afin de limiter les impacts négatifs de la sur-concurrence (comme ce fut le cas lors des récents conflits au port de Vancouver), avec des normes plus élevées en matière de pratiques de travail et de sécurité afin d'empêcher la concurrence de diminuer les normes du travail.
- Une pleine consultation des intervenants et des évaluations des impacts industriels dans l'élaboration des nouvelles réglementations sur l'efficacité énergétique et les émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules lourds, ainsi que l'introduction de camions automatisés (sans conducteur).
- Un engagement à entreprendre une mise en application directe de règles sur le nombre maximal d'heures de travail, tel qu'identifié dans le Règlement sur la durée du travail des conducteurs de véhicules automobiles. Le gouvernement fédéral doit accorder la priorité, dans sa stratégie nationale sur la sécurité routière sur cinq ans, à une plus grande conformité aux règlements existants de la part des conducteurs et des employeurs, et doit travailler vers la pleine élimination des accidents liés au trafic routier des transporteurs routiers en raison de la fatigue des conducteurs liée au travail.

Préparé par : Service de recherche d'Unifor

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec :
Service de la mobilisation des membres et
de l'action politique d'Unifor

politicalaction@unifor.org

416-718-8493

1-800-268-5763 poste 8493

Unifor.org

