

## Pour aller de l'avant : Développement du secteur du transport ferroviaire

Personne ne peut nier la rentabilité des chemins de fer canadiens durant la décennie passée. Le CN a déclaré des profits moyens de plus de 2 milliards \$ par année de 2006 à 2008. Les profits du CP ont été très élevés aussi (en moyenne 700 millions \$ par année durant la même période). La combinaison de bonnes conditions commerciales (grâce au boom des ressources et des marchandises canadiennes) et d'une rationalisation accrue de la main-d'œuvre ont créé une machine à profits pour les investisseurs (y compris les intérêts étrangers qui sont désormais propriétaires majoritaires des chemins de fer du Canada). Si cette bonne conjoncture ralentira un peu avec la récession en cours, les chemins de fer canadiens vont sans aucun doute continuer de bien performer.

Mais les chemins de fer n'ont-ils pas un autre but dans la vie que de générer des profits énormes pour des intérêts privés? Après tout, ils ont joué un rôle crucial dans la construction de notre pays, en reliant les collectivités et en facilitant le développement d'industries clés dans toutes les régions canadiennes. Les temps ont changé, bien entendu, et nous ne dépendons plus seulement d'une série de rails de fer pour unifier notre pays. Cependant, les chemins de fer demeurent un élément essentiel de l'infrastructure économique (et même sociale) du Canada. Il faut amener les gouvernements et le public à regarder d'un œil nouveau ce potentiel – et arrêter de considérer les chemins de fer simplement comme un moyen de faire rapidement des profits.

Notre syndicat favorise une vision large en matière de transports. L'ensemble de notre réseau de transport ne devrait pas être tributaire des décisions financières d'entreprises comme le CN et le CP, qui organisent leurs circuits et services d'après ce qui maximise leurs profits – et non d'après ce qui sert le mieux les intérêts économiques et sociaux du Canada. Ces entreprises, avec leurs licences et leurs circuits, ont obtenu le contrôle d'un créneau énormément rentable de notre économie. En échange, il faut les obliger à respecter les besoins des communautés et des travailleurs, pas seulement des actionnaires. Le CN et le CP devraient être tenus de satisfaire à des normes (en termes de circuits et de fréquence). Ils devraient investir dans les compétences et les apprentissages (très important vu l'évolution démographique imminente dans les métiers des chemins de fer). Il existe un potentiel énorme d'augmenter les transports de marchandises, avec de nombreux bénéfices à la clé pour les Canadiens (réduction de la pollution et de la congestion routière). Tout cela ne se produira que si des efforts proactifs sont faits pour améliorer la qualité, les réseaux et les compétences. Les entreprises comme le CN et le CP, obsédées par leurs résultats du prochain trimestre, ne feront jamais d'elles-mêmes. Il faut les y pousser.

Sur le plan des services ferroviaires aux passagers, il y a un potentiel de croissance énorme pour satisfaire nos besoins de transport et écologiques. Le gouvernement fédéral a été poussé par l'opinion publique et par des campagnes efficaces de notre syndicat à procéder à d'importants investissements pour améliorer les services de VIA. Cela ne devrait être que le début. Le Canada est à la traîne dans le développement de services ferroviaires modernes; dans les marchés clés (comme Québec-Windsor et Edmonton-Calgary), l'intelligence économique et écologique appelle à l'expansion du transport ferroviaire. Cependant, il faut de la vision et une volonté d'investir de nos gouvernements.

PRINCIPAUX EMPLOYEURS TCA*	NOMBRE DE MEMBRES APPR.
Chemins de fer nationaux du Canada	5 600
Canadien Pacifique	2 700
VIA Rail	2 200
Ontario Northland Railway	360

\* Employeurs TCA comptant plus de 250 employés.



## Profil sectoriel TRANSPORT FERROVIAIRE

FAITS ET CHIFFRES	
Revenus totaux <i>Évolution depuis 2000</i>	9,8 milliards \$ +2,6 milliards \$
PIB total (valeur ajoutée, \$ de 2002) <i>Croissance depuis 2000</i>	5,5 milliards \$ +10,8 %
Exportations	3,4 milliards \$
Importations	2,4 milliards \$
Balance commerciale	+1 milliard \$
Nombre total d'emplois <i>Évolution depuis 2000</i>	40 151 -7 124
Émissions de gaz à effet de serre (kilotonnes) en 2005 <i>Évolution depuis 2000</i>	6 472 +6,0 %
Salaire horaire moyen (sans heures supplémentaires) <i>Évolution du salaire réel depuis 2000</i>	27 \$ +15,4 %
Croissance de la productivité de 2000 à 2007	+26 %
Nombre moyen d'heures par semaine (sans heures supplémentaires)	34,1
Nombre moyen d'heures supplémentaires par année	100
Taux de syndicalisation approximatif	80 %
Nombre de membres TCA dans le secteur	11 400
Pourcentage de l'effectif TCA	4 %
Nombre d'unités de négociation TCA	28
Taille moyenne de l'unité de négociation	407

SOURCES : Statistique Canada, Recherche TCA  
Données 2008 sauf précision à l'effet contraire. Données import. export. : transports ferroviaires et autres moyens terrestres.

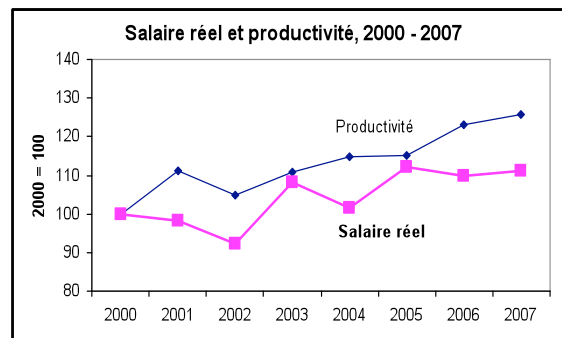
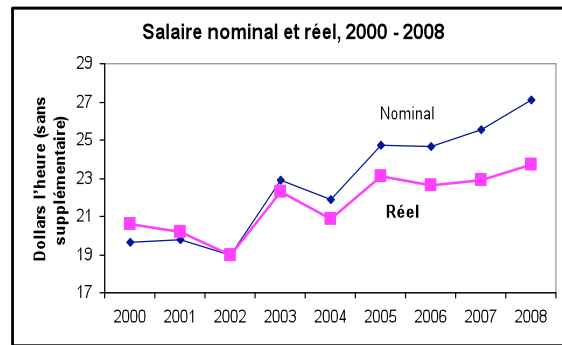
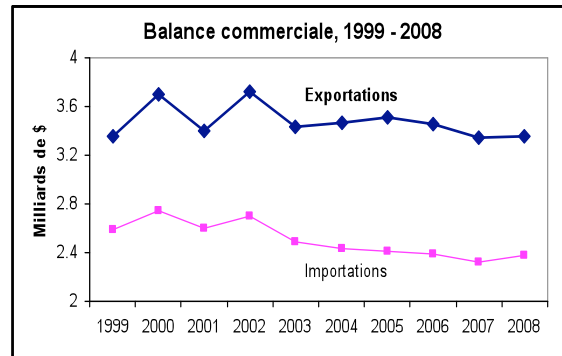
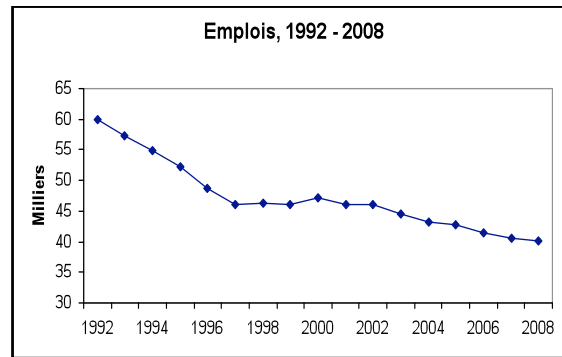
## Conjoncture actuelle

L'industrie des chemins de fer touche aux deux côtés de la médaille de la productivité : les nouvelles sont à la fois bonnes et mauvaises. Du côté des bonnes, il y a le fait qu'en partie grâce à de solides améliorations de productivité, les syndicats ont pu négocier des hausses salariales décentes pour leurs membres du secteur. Avec l'inflation, le salaire réel moyen du secteur a augmenté de 15 pour cent durant la décennie. C'est l'une des meilleures performances sectorielles de toute l'économie canadienne.

Du côté des mauvaises nouvelles, il y a la rationalisation continue des emplois dans les chemins de fer. Sous l'effet d'une âpreté à rationaliser leurs opérations, les chemins de fer ont sabré le tiers de leurs emplois depuis 1992. Même durant les bonnes années de 2005 à 2008, alors que les transports de marchandises se multipliaient sur les marchés (domestique et d'exportation), l'emploi a continué de décliner. Aujourd'hui, à peine plus de 40 000 Canadiens travaillent dans le transport ferroviaire. Donc, nous avons moins d'emplois, mais de meilleurs salaires.

Les revenus totaux de l'industrie ont fortement augmenté depuis dix ans, pour atteindre presque 10 milliards \$ en 2008. Ceci témoigne de la solidité des entreprises qui utilisent les chemins de fer pour expédier leurs produits (surtout des ressources et marchandises). Cependant, la baisse du prix mondial des marchandises que nous devons à la récession actuelle va sans doute gruger ces revenus. Les chemins de fer vont voir la demande de transport diminuer (jusqu'à la reprise) et les pressions des clients pour une réduction des tarifs d'expédition vont s'accroître.

Le secteur des services ferroviaires aux passagers a finalement reçu un peu d'attention. Les récentes annonces du fédéral relativement au financement de VIA Rail et les débats publics sur les vertus des trains à haute vitesse (dans les corridors Québec-Windsor et Edmonton-Calgary) indiquent que les Canadiens se rendent finalement compte des avantages (confort, utilité, rendement environnemental) d'un service ferroviaire aux passagers de qualité. Espérons que cette attention soit appuyée par du financement et des investissements dans de nouveaux circuits et dans l'équipement.



## Les TCA dans le secteur du transport ferroviaire

Les TCA représentent actuellement 11 500 membres dans le secteur des chemins de fer. Ce nombre représente 5 % de notre effectif total.

Le plus gros groupe de membres des TCA (5 600) est celui du CN, la plus importante société ferroviaire du Canada. Près de 3 000 membres sont à l'emploi du CP et plus de 2 000 travaillent pour les services nationaux de transport de passagers du Canada, VIA Rail. Les autres membres du secteur sont à l'emploi d'un éventail de petits chemins de fer et de fournisseurs (dont Ontario Northland).

Le Conseil des chemins de fer des TCA est devenu très actif ces dernières années. Cette participation accrue au Conseil et à ses diverses activités a aidé nos unités à obtenir d'importants gains lors des négociations des dernières années.

CAW  TCA  
CANADA  
[www.caw.ca](http://www.caw.ca)

## « ÉCOLOGISER » LE SECTEUR

- Utiliser les chemins de fer pour un transport moins polluant de marchandises.
- Investir dans les transports interurbains de passagers de qualité à haute vitesse (moins d'émissions de gaz à effet de serre que les transports privés).
- Investir dans des moteurs plus éconergétiques.



## ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR

- Investir davantage dans la qualité du système de transport de passagers, y compris dans la technologie à haute vitesse dans les corridors très fréquentés.
- Résister à la privatisation des chemins de fer publics restants (VIA, ONR); veiller à ce qu'ils demeurent publics.
- Obliger les sociétés ferroviaires à maintenir un niveau donné de service comme condition d'exploitation; prévenir l'érosion continue des circuits et de la fréquence des trains.
- Continuer à moderniser les métiers; investir dans les apprentissages et autres types de formation pour assurer une transition harmonieuse entre les générations de main-d'oeuvre.