

Transports

Ce profil a pour but d'offrir aux membres du SFCP des renseignements de base sur le secteur dans lequel ils travaillent, et ce, dans une perspective nationale. Vous trouverez tous nos profils sectoriels et de plus amples renseignements sur le site scfp.ca.



Le SFCP représente 25 500 membres dans le secteur des transports. Ceux-ci travaillent pour les lignes aériennes, les aéroports, les services de traversier, les autorités portuaires, les entreprises ferroviaires, ainsi que les réseaux de transport publics et privés, en plus de voir à l'entretien des routes et des autoroutes.

Notre Division du transport aérien est la plus grande composante du secteur au SFCP. Elle compte plus de 13 100 membres à l'emploi de neuf compagnies aériennes. Air Canada (transporteur principal et Rouge, son transporteur à rabais) est le plus grand des deux transporteurs réguliers de la division avec plus de 7500 agents de bord. À l'été 2018, nous avons accueilli plus de 3000 membres de WestJet. Plus de 2000 membres sont à l'emploi des compagnies de vols nolisés Air Transat et Sunwing. Cathay Pacific compte plus de 340 membres. Quelque 200 syndiqués travaillent aussi pour les transporteurs régionaux Air Georgian, Calm Air, First Air et Canadian North. Les compagnies aériennes sont des entreprises cotées en bourse, à l'exception d'Air Georgian, First Air et Sunwing qui sont des sociétés privées.

Le SFCP représente aussi un petit nombre d'employés de maintenance dans cinq aéroports municipaux. Les autorités municipales ont juridiction sur les aéroports canadiens.

Les syndiqués de chaque ligne aérienne sont représentés par une ou plusieurs sections locales basées dans les aéroports. Chez Air Canada et Air Transat, nous avons un exécutif de composante qui s'occupe des griefs les plus importants et des

négociations collectives. Les petites lignes sont généralement composées d'une seule section locale, même si leurs membres travaillent dans plusieurs bases. La Division du transport aérien est l'instance qui régit ce sous-secteur. Elle se réunit tous les deux ans, avant le congrès national. Entre les congrès, le Conseil des présidents des composantes (CPC) se réunit quatre fois par année. Il s'occupe des campagnes de revendication, gère le fonds de défense de la division et convoque les assemblées de deux comités permanents (le Comité sur la santé-sécurité et le Comité sur les affaires gouvernementales) et d'un comité spécial d'action politique.

Les travailleurs du sous-secteur du transport terrestre forment le deuxième groupe en importance dans ce secteur, avec près de 8500 membres. La très grande majorité d'entre eux (plus de 7100) sont chauffeurs d'autobus dans dix agences municipales des transports du Québec, incluant Montréal et Québec, mais aussi des villes plus petites. Chaque municipalité a sa propre section locale et sa convention collective. Les représentants du sous-secteur se réunissent quatre fois l'an au sein du Conseil provincial du secteur du transport terrestre (CPSTT) du SFCP-Québec. Ils y discutent des enjeux communs à chacun et planifient les campagnes sectorielles.

La troisième composante en importance du secteur des transports réunit les syndiqués qui travaillent à l'entretien des routes et des autoroutes. Ils sont plus de 4100 membres à occuper divers postes de cols bleus et de cols blancs en lien avec l'entretien et la réfection des routes provinciales.



Nous avons enfin un millier de membres dans le transport maritime et ferroviaire, dont les débardeurs des ports québécois, les chefs de trains de SkyTrain et Southern Rail en Colombie-Britannique, les employés des autorités portuaires municipales et un petit nombre d'employés des services de traversier du Québec et de l'Ontario.

LE CONTEXTE

Pour assurer le bon déplacement des personnes et des marchandises, nous avons absolument besoin d'un réseau de transport accessible, abordable et bien financé. Ce secteur est essentiel à la croissance économique et sociale de notre société. Or, comme l'a fait remarquer la Fédération internationale des ouvriers du transport, les travailleurs du secteur font face à d'intenses pressions, comme la baisse des salaires et la détérioration des conditions de travail, en raison de la « course vers le bas » dans laquelle se sont engagés les gouvernements et le privé. Partout dans le monde, ce n'est que privatisation, déréglementation, précarisation et attaques contre les droits protégés par les conventions collectives. Les accords « ciel ouvert » dans l'aviation commerciale risquent d'accroître l'accès des entreprises étrangères aux marchés aériens nationaux. Ces accords permettent aux exploitants de s'installer dans un pays où la rémunération est faible afin de contourner les lois du travail de chaque pays. Le secteur maritime connaît cette forme d'exploitation depuis longtemps par le biais des « pavillons de complaisance ».

Des turbulences affectent les négociations collectives dans le secteur du transport aérien canadien depuis une trentaine d'années. Depuis la privatisation d'Air Canada en 1988, la déréglementation, la guerre des prix et la féroce concurrence mondiale et nationale (surtout avec l'essor des transporteurs à rabais) ont entraîné des reculs au niveau des salaires et des conditions de travail des agents de bord. En raison de ces facteurs, une sous-catégorie d'employés à statut précaire, surtout composée de jeunes, s'est

formée. C'est sans surprise que les dernières rondes de négociation ont porté sur la protection des acquis et le rejet des demandes de concessions additionnelles au chapitre de la sécurité d'emploi, des salaires et des règles encadrant le travail.

Du côté du transport terrestre, maritime et ferroviaire, les gouvernements provinciaux et municipaux prônent l'austérité. Ils privatisent et sous-traitent, faisant reculer les salaires, les avantages sociaux et les conditions de travail.

DES POLITIQUES GOUVERNEMENTALES HOSTILES

En 2015, Transports Canada a modifié la réglementation pour permettre aux compagnies aériennes de réduire le nombre d'agents de bord sur leurs vols. Cette décision compromet la sécurité des passagers et de l'équipage, en plus d'accroître la charge de travail des agents de bord, d'affecter la qualité de leur travail et de remettre en question leur sécurité d'emploi.

De plus en plus, les postes de chauffeur des transports en commun et de travailleurs affectés à l'entretien des routes et autoroutes sont privatisés et sous-traités. De bons emplois sont perdus et remplacés par des postes à court terme ou à contrat. Ces manœuvres s'accompagnent d'attaques contre le droit à la négociation collective. Les effets sur les travailleurs sont nombreux : plus d'insécurité, surcharge de travail et baisse de la satisfaction au travail.

Deux lois provinciales qui cherchaient à réduire les coûts de la main-d'œuvre municipale ont gravement restreint le droit à la négociation des chauffeurs d'autobus québécois. La *Loi 110* accorde aux municipalités 120 jours pour renouveler la convention collective pour une durée d'au moins cinq ans. Si les parties ne se sont pas entendues à l'expiration de ce délai, un médiateur est nommé et le gouvernement provincial peut même décider d'imposer les conditions du retour au travail.



En dépit des conventions collectives signées, la *Loi 15* oblige pour sa part les travailleurs municipaux à cotiser rétroactivement la moitié du coût de leur fonds de retraite, puis à partager le coût des déficits accumulés avec l'employeur. En outre, elle plafonne les cotisations à 18 pour cent de la paie, en plus de permettre aux municipalités de limiter les rajustements au coût de la vie.

Ces lois constituent une ingérence claire du gouvernement provincial dans la négociation collective. Elles s'inscrivent dans une offensive plus large visant tous les employés des transports à travers le pays. Les provinces et les municipalités sont en effet désireuses d'introduire d'autres politiques d'austérité.

LA SANTÉ-SÉCURITÉ

La diminution du nombre d'agents de bord sur les vols est un enjeu de santé-sécurité fort préoccupant. En réduisant la taille de l'équipage, on affecte toutes les procédures de sécurité, particulièrement dans les situations d'urgence, en plus d'accroître la charge de travail et de contribuer à l'épuisement du personnel. De plus, les agents de bord sont exposés fréquemment aux effets du rayonnement cosmique et des vapeurs toxiques, deux facteurs pouvant entraîner des troubles physiques et mentaux à court et à long terme. Les agentes de bord enceintes sont particulièrement vulnérables à ces dangers. Lorsqu'exposées, elles affichent des taux de fausse couche et d'infertilité plus élevés que la moyenne.

Les chauffeurs des transports en commun sont eux aussi exposés à divers risques professionnels. Des études réalisées dans 13 pays sur trois décennies confirment que la profession affiche des taux de problèmes de santé physique et mentale plus élevés que la moyenne. Mentionnons des problèmes musculosquelettiques, des désordres gastriques et intestinaux, des troubles du sommeil et des problèmes psychologiques. Souvent, la cabine est encombrée,

mal conçue et mal éclairée. Le conducteur est exposé constamment à des variations de température et aux vibrations. Les horaires de travail sont souvent très variables. Notons aussi les quarts fractionnés, l'absence de périodes de repos adéquates et des rotations de quarts de travail épuisantes.

Les agents de bord et les conducteurs de transports en commun sont préoccupés par la recrudescence des violences entraînée par la réduction des services. Sur les lignes aériennes canadiennes, la hausse des frais, la réduction du service à bord et l'augmentation du nombre de sièges ont fait grimper le nombre de passagers insatisfaits et turbulents. Dans les transports en commun, les conducteurs doivent intervenir auprès de passagers turbulents et parfois violents. Le nombre d'agressions est d'ailleurs en hausse. Ces deux groupes de syndiqués estiment que leur employeur ne les protège pas adéquatement. Leur niveau de stress est élevé.

Les travailleurs affectés à l'entretien des routes et des autoroutes font également face à des risques professionnels liés à la fatigue et au stress. Ils composent avec des horaires exagérément longs lors des tempêtes hivernales et avec le stress de conduire un véhicule d'urgence dans des conditions routières dangereuses.

Campagnes

Même si les travailleurs du secteur font face à des défis énormes en raison de l'attitude des employeurs et des gouvernements, le SCFP continue de se battre pour maintenir de bons salaires, de bons avantages sociaux et de bonnes conditions de travail. Nous nous battons contre les réglementations qui menacent la santé et la sécurité des agents de bord et des passagers.



Les conventions collectives récemment signées avec Air Canada (ligne principale) et Air Transat maintiennent le ratio sécuritaire d'un agent de bord pour 40 passagers dans certains appareils, même si Transports Canada autorise maintenant les transporteurs aériens à voler avec un équipage plus petit.

Le SCFP s'engage à lutter contre la privatisation et à tenter de ramener les services sous contrôle public. Par exemple, au Québec, nous faisons campagne contre le REM qui menace les emplois des travailleurs des transports en commun. Le gouvernement permet à la Caisse de dépôt et placements de développer un PPP pour la conception, la construction, le financement, l'entretien et l'exploitation d'un réseau ferroviaire électrique à Montréal.

VISITEZ LE SCFPCA : DES RESSOURCES POUR NOS MEMBRES

- Plus d'information sur votre secteur
- Des outils pour vous aider, vous et votre section locale
- Des exemples de réussite de partout au pays
- Et beaucoup plus !