

*Ce profil a pour but d'offrir aux membres du SCFP 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 SCFP représente 27 400 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 SCFP. Elle compte plus de 15 000 membres à l'emploi de dix 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 9700 agents de bord. À l'été 2018, nous avons accueilli plus de 3000 membres de WestJet et de ses transporteurs à rabais Swoop et Encore. Plus de 2000 membres sont à l'emploi des compagnies de vols nolisés Air Transat et Sunwing. Les autres 300 syndiqués travaillent aussi pour les transporteurs régionaux Calm Air, Flair, PAL, First Air et Canadian North (ces deux dernières sont en processus de fusion). Les compagnies aériennes sont des entreprises cotées en bourse, à l'exception de First Air et de Sunwing qui sont des sociétés privées.

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

Chez Air Canada et Air Transat, nous avons plusieurs sections locales, ainsi que des exécutifs responsables de chaque section locale, et un exécutif de composante qui s'occupe des négociations collectives et des griefs au niveau national. Les membres chez les autres transporteurs sont représentés par une seule section locale. La Division du transport aérien est l'instance qui chapeaute ce sous-secteur. Elle se réunit tous les deux ans, avant le congrès national. Entre les congrès, le Conseil des présidents

des composantes de la Division du transport aérien (CPCDTP) 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 SCFP-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.

## Enjeux

### 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 ».

Malgré l'engagement du gouvernement libéral d'accorder plus de place à la transparence et à l'inclusion dans son processus décisionnel, Transports Canada continue d'agir en secret et dans l'intérêt des compagnies, favorisant la rentabilité au détriment de la sécurité publique dans l'aviation commerciale et le transport ferroviaire. En fait, la récente réglementation permettant de diminuer le nombre d'agents de bord fait clairement état des économies de coûts que réaliseront les transporteurs sur les salaires, les indemnités journalières et leurs autres coûts de main-d'œuvre.

### 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. Pour la première fois en une génération, le Règlement de l'aviation canadien (RAC) fait l'objet d'un réexamen. Le SCFP a présenté des mémoires aux consultations. Il se bat pour obtenir l'inclusion des agents de bord au règlement et leur reconnaissance à titre de professionnels de la sécurité, comme pour les pilotes, ce qui améliorerait les questions de santé-sécurité, notamment en lien avec les horaires de travail.

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.

### 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. Contrairement à leurs collègues pilotes, les agents de bord ne sont pas du tout réglementés par le Règlement de l'aviation canadien (RAC), ce qui signifie qu'aucune règle n'encadre le nombre d'heures de travail dans une journée ou une semaine. 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 agents 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 musculo-squelettiques, 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.

## COVID-19

La pandémie de COVID-19 a fortement ébranlé le secteur des transports. Des milliers d'agents de bord ont été mis à pied ou en congé lorsque les avions ont été cloués au sol suivant les restrictions de santé publique liés aux voyages internationaux.

Bien que le gouvernement ait considéré les travailleurs des transports comme des travailleurs essentiels au retour des Canadiens chez eux, il ne les a pas appuyés, comme il aurait dû, dans leur capacité à refuser un travail dangereux ou dans leurs difficultés économiques après l'interdiction des voyages. Maintenant que les pays rouvrent graduellement leurs frontières et allègent les restrictions, les agents de bord doivent affronter des passagers anti-masque. Le SCFP a multiplié les pressions sur Transports Canada pour obtenir que le port du masque soit obligatoire pour les passagers. Transports Canada a commencé à imposer des amendes aux passagers désobéissants; plusieurs compagnies aériennes inscrivent ces personnes sur leurs listes d'interdiction de vol.

En réponse à la pandémie, le SCFP a réclamé du gouvernement fédéral des fonds destinés aux travailleurs plutôt qu'inconditionnellement aux compagnies. Le SCFP a aussi milité pour un retour sécuritaire en vol par l'entremise de la campagne *En vol, en sécurité*. Celle-ci réclame un meilleur EPI, un resserrement de la réglementation pour les travailleurs, de meilleures consignes pour protéger les travailleurs et la reconnaissance des agents de bord à titre de professionnels de la sécurité à bord. Les travailleurs des transports en commun représentés par le SCFP font campagne pour obtenir un EPI adéquat, des modifications aux services afin d'assurer leur sécurité et celle des passagers, ainsi que du financement de tous les paliers de gouvernement pour préserver l'intégrité des transports publics secoués par des vagues de mises à pied.

## Négociations

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.

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. Le SCFP conteste présentement cette loi devant les tribunaux.

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. En réponse à notre contestation de la *Loi 15*, la Cour supérieure du Québec a déclaré inconstitutionnels les articles 16 et 17 de celle-ci (concernant la suspension de l'indexation pour les retraités), tout en rejetant nos autres revendications. Le SCFP-Québec a porté le jugement en appel en août. La procédure d'arbitrage prévue par la loi ne permet pas de surmonter les obstacles au droit à la négociation, un droit reconnu par la *Charte*.

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.

## 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. Le SCFP se bat contre les réglementations qui menacent la santé et la sécurité des agents de bord et des passagers.

Dans les dernières rondes de négociations avec Air Canada (ligne principale) et Air Transat, les membres du SCFP ont réussi à préserver 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.

En outre, le SCFP a récemment déposé au BAPE (la commission de l'environnement du Québec) un mémoire concernant les préoccupations environnementales entourant le tramway de Québec, dont la construction n'est pas encore commencée.

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. Le SCFP participe aux consultations concernant le tramway de Gatineau, au Québec.