



## Négociations collectives avec la CFTC : compromettre l'économie canadienne est la stratégie habituelle de ce syndicat

Le Canadien Pacifique (CP) a une excellente feuille de route en ce qui concerne les négociations collectives avec ses syndicats. Depuis septembre, le CP négocie de bonne foi avec la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC), le syndicat qui représente environ 3 000 mécaniciens de locomotive et chefs de train du CP au Canada. Malheureusement, la direction de la CFTC adopte toujours la même stratégie lorsqu'il s'agit de négocier des conventions collectives. En effet, malgré les efforts déployés par le CP, il a fallu faire appel à des conciliateurs fédéraux dans le cadre de huit des neuf rondes de négociation collective qui ont eu lieu entre la CFTC et le CP

depuis 1993. Dans chacun de ces cas, la CFTC a demandé au gouvernement fédéral d'intervenir afin de parvenir à une entente.

Encore une fois, le CP souhaite que les négociations donnent lieu à une entente qui sera avantageuse pour ses employés et leurs familles, ses clients, ses actionnaires et l'économie canadienne en général. Toutefois, la direction de la CFTC semble prête à interrompre la chaîne d'approvisionnement ferroviaire essentielle et, par le fait même, à mettre en péril l'économie canadienne. Le CP pourrait alors être touché par un arrêt de travail en mars.

### Le moment ne pourrait pas être plus mal choisi

L'économie canadienne fait face à de forts vents contraires, y compris la reprise après la pandémie de COVID-19, les perturbations des chaînes d'approvisionnement et les blocages d'infrastructure essentielle, auxquels s'ajoute maintenant une inflation record. Ce n'est pas le moment d'intensifier ces problèmes en perturbant notre système ferroviaire de transport de marchandises qui est essentiel pour le Canada.

Le CP a proposé une entente juste et équilibrée assortie d'augmentations de salaire, en vue de la signature d'une convention collective de deux ans. Il a également accepté 20 demandes du syndicat en ce qui a trait aux avantages sociaux et aux conditions de travail afin de disposer de la main-d'œuvre nécessaire et d'assurer une certaine stabilité au cours des deux prochaines années. L'économie canadienne et ses chaînes d'approvisionnement ont besoin de stabilité. Une instabilité prolongée aurait d'importantes répercussions négatives sur tous les Canadiens qui dépendent de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire, ainsi que sur l'économie canadienne en général.

### Historique des négociations collectives avec la CFTC

Ronde de négociation	Conciliation requise	Arrêt de travail
De 1993 à 1995	✓	✓
1996	✗	✗
1999	✓	✗
De 2002 à 2004	✓	✗
2007	✓	✗
De 2011 à 12	✓	✓
De 2014 à 15	✓	✓
De 2017 à 18	✓	✓
De 2021 à 22	✓	?

Depuis 1993, il a fallu mettre en place un processus de conciliation dans huit des neuf rondes de négociation collective entre la CFTC et le CP, et un arrêt de travail est survenu à quatre reprises (dont à trois reprises consécutives depuis 2011). En comparaison, les autres syndicats du CP n'ont pas décrété d'arrêt de travail depuis 2011, et la CFTC – Division des préposés à l'entretien des voies, qui est le deuxième plus important syndicat représentant des employés du CP, n'a pas décrété d'arrêt de travail depuis 15 ans.

## Demande de la direction de la CFTC en ce qui concerne le régime de retraite

Le principal enjeu à la table de négociation est l'augmentation des plafonds de prestations demandée par la direction de la CFTC. Ces plafonds ont été mis en place en 2012 pour garantir le régime de retraite à prestations déterminées du CP et en assurer la pérennité. Ces plafonds assurent le maintien du régime de retraite en garantissant sa solvabilité et sa viabilité à long terme, et ce, autant pour les retraités que pour les employés actuels. La direction de la CFTC demande que ces plafonds soient augmentés pour que ses membres, qui représentent moins de 10 % des participants au régime, puissent profiter des légers surplus qu'affiche actuellement le régime de retraite, au détriment des autres participants et de la stabilité du régime en général. Un arbitre a imposé ces plafonds en 2012 après une grève de neuf jours très difficile qui s'est soldée par l'adoption d'une loi imposant le retour au travail par le Parlement.

Même si l'arbitre a imposé ces plafonds pour assurer la viabilité du régime de retraite du CP, il a aussi accepté de nombreuses demandes du syndicat, notamment des augmentations de salaire, la possibilité pour les employés de prendre des jours de repos supplémentaire après leurs vacances annuelles ou de se déclarer inapte sans être l'objet de mesures disciplinaires, ainsi que des durées de parcours garanties pour les équipes. L'arbitre a également accepté que des améliorations significatives soient apportées aux avantages sociaux (assurance invalidité, soins dentaires, soins de santé, soins de la vue, vacances, etc.). À l'instar de nombreux résultats de séances d'arbitrage, ces plafonds n'étaient pas des mesures temporaires et sont toujours en vigueur.

Le CP a aussi effectué des investissements considérables pour assurer la solvabilité à long terme de son régime de retraite. À la fin de 2008, la crise économique mondiale avait réduit le ratio de solvabilité du régime de retraite à environ 82 %, ce qui correspondait à un déficit de plus de 1,3 milliard de dollars. Au cours des trois années suivantes, le CP a contribué pour plus de 2 milliards de dollars au régime (comparativement aux contributions des employés de 162 millions de dollars), dont 1,75 milliard de dollars ont été versés volontairement (c.-à-d. en plus des contributions minimales définies dans la réglementation fédérale sur les régimes de retraite). Le CP a dû émettre des titres de participation et de créance totalisant plus d'un milliard de dollars afin de pouvoir verser ses contributions au régime de retraite de 2009 à 2011.



Les investissements considérables du CP ainsi que les changements apportés à son régime de retraite en 2012 ont contribué à assurer le maintien du régime pour tous les retraités. Il serait foncièrement irresponsable d'annuler les modifications apportées en 2012 au profit d'un petit groupe de retraités, les membres de la CFTC qui correspondent à moins de 10 % des participants au régime de retraite, et de compromettre la sécurité de la retraite des milliers de retraités et d'employés actuels du CP. Le CP doit gérer ses régimes de retraite avec prudence pour protéger les intérêts à long terme de tous ses employés retraités, y compris près de 30 000 autres participants au régime de retraite. Malgré les légers surplus qu'affiche actuellement le régime de retraite, celui-ci est assujéti à la volatilité du rendement des placements, à l'évolution des taux d'intérêt, à la hausse de l'inflation et à l'augmentation de l'espérance de vie. La pandémie de COVID-19 a démontré qu'un choc sur les marchés peut rapidement réduire les surplus du régime de retraite. Le régime de retraite a rapidement repris le dessus, mais les chocs que subiront les marchés à l'avenir pourraient avoir des répercussions à long terme.

Il convient de noter que pendant de nombreuses années, la CFTC a omis d'offrir à ses membres des prestations de retraite auxquelles tous les autres membres du régime de retraite du CP avaient droit. En effet, pendant près de dix ans, le CP a invité la CFTC à inscrire ses membres à un programme de partage des prestations de retraite à long terme, communément appelé « compte de majoration du régime de retraite », dont ont bénéficié des milliers de membres des autres syndicats représentant ses employés au Canada. La CFTC a toujours refusé les offres du CP.

L'augmentation des plafonds de prestations devrait préoccuper le gouvernement fédéral, car elle pourrait avoir un effet domino sur les autres syndicats canadiens qui négocient actuellement avec leurs employeurs. Cela pourrait mettre en péril la sécurité du revenu de retraite pour des millions de Canadiens en nuisant à la pérennité des fonds de pension.

## Le régime de pension du CP figure parmi les meilleurs au Canada

Des plafonds de prestations sont en place au CP, au CN et à VIA Rail. Pour un employé du CP embauché après 2013, le plafond de prestations est de 60 025 \$<sup>1</sup>. Nous croyons que les plafonds du CN et de VIA Rail sont semblables<sup>2</sup>. Dans le cas d'un employé du CP embauché avant 2013 et membre de la CFTC, le plafond de prestations est établi à 77 000 \$, soit 28 % de plus qu'au CN et à VIA Rail.

La CFTC a proposé d'augmenter le plafond de prestations à 80 000 \$ par année pour tous ses membres (peu importe leur date d'embauche), ce qui dépasse de plus de 30 % de ce qu'offrent les autres chemins de fer du Canada, dont le CN et VIA Rail. Lorsqu'on tient compte du Régime de pensions du Canada et des prestations de la Sécurité de la vieillesse, le revenu de retraite des membres de la CFTC dépasserait les 100 000 \$ par année.

## Les employés de la CFTC gagnent bien leur vie

En 2021, les mécaniciens de locomotive du CP représentés par la CFTC ont touché un salaire moyen de 135 442 \$, et le mieux payé d'entre eux a gagné 209 773 \$. Quant aux chefs de train, agents de train et agents de triage, ils ont touché pour la même année un salaire moyen et maximal de 107 872 \$ et de 182 888 \$, respectivement. Ces salaires annuels dépassent largement la moyenne canadienne de 65 138 \$ pour 2021<sup>3</sup>. Depuis 2007, les membres de la CFTC ont obtenu une augmentation de salaire de 43 %, ce qui dépasse le taux composé d'inflation<sup>4</sup> de près de 20 %.

## Un arrêt de travail compromettrait les intérêts économiques nationaux essentiels du Canada

Dans son rapport *Moving People, Products, and the Economy: The Economic Footprint of Canada's Rail Industry* publié en 2020, le Conference Board du Canada indique que le réseau ferroviaire canadien est un facteur de croissance clé pour les principales industries du pays et est essentiel au succès des autres intervenants de la chaîne d'approvisionnement<sup>5</sup>. L'exportation des biens canadiens dépend des chemins de fer. On estime que 15,4 % des exportations du Canada, dont la valeur est estimée à 91,3 milliards de dollars, ont été transportées par train en 2019<sup>6</sup>.

Un arrêt de travail au CP, peu importe sa durée, aurait des répercussions sur pratiquement toutes les marchandises transportées par l'intermédiaire de la chaîne d'approvisionnement canadienne et affaiblirait l'économie du pays, qui dépend du commerce. Par exemple, un arrêt de travail serait dévastateur pour les éleveurs de l'Alberta et de la Saskatchewan qui achètent aux États-Unis les grains pour nourrir leur bétail, et affecterait les importations et les exportations critiques qui transitent par le port de Vancouver et d'autres ports, ce qui aggraverait la pénurie de conteneurs.



En cette période d'augmentation record du prix des marchandises et de turbulences géopolitiques en Russie et en Ukraine, les secteurs de l'agriculture et de l'alimentation du monde entier dépendent des exportations de potasse du Canada. Un arrêt de travail entraînerait une crise de la capacité de transport de marchandises qui aurait d'importantes répercussions sur les expéditeurs ferroviaires dans l'ensemble de l'économie canadienne. Les pertes de capacité causées par un arrêt de travail sont permanentes.

Les conséquences d'un arrêt de travail seront ressenties longtemps après le retour au travail des employés et le rétablissement du service. Il s'agit ici de prendre la meilleure décision pour l'économie canadienne. Les intérêts économiques du public doivent prévaloir sur les intérêts particuliers, irréalistes et à court terme de la direction de la CFTC.

<sup>1</sup> Pour un employé comptant 35 ans de service.

<sup>2</sup> [http://www.teamstersrail.ca/VIA/VIA\\_Wages\\_and\\_Pension\\_Decision.pdf](http://www.teamstersrail.ca/VIA/VIA_Wages_and_Pension_Decision.pdf).

<sup>3</sup> Statistique Canada. *Employés à temps plein, toutes les industries, selon le système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN)*. En ligne : <https://www150.statcan.gc.ca>

<sup>4</sup> Statistique Canada. *Tableau 18-10-0005-01, Indice des prix à la consommation, moyenne annuelle, non désaisonnalisé*. En ligne : [https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1810000501&request\\_locale=fr](https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/fr/tv.action?pid=1810000501&request_locale=fr)

<sup>5</sup> Conference Board du Canada. *Moving People, Products, and the Economy: The Economic Footprint of Canada's Rail Industry*, page 11. [https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2020/05/10683\\_The-Economic-Footprint-of-Canadas-Rail-Industry\\_IP.pdf](https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2020/05/10683_The-Economic-Footprint-of-Canadas-Rail-Industry_IP.pdf)

<sup>6</sup> Conference Board du Canada. *Moving People, Products, and the Economy: The Economic Footprint of Canada's Rail Industry*, page 2. [https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2020/05/10683\\_The-Economic-Footprint-of-Canadas-Rail-Industry\\_IP.pdf](https://www.railcan.ca/wp-content/uploads/2020/05/10683_The-Economic-Footprint-of-Canadas-Rail-Industry_IP.pdf)