

Les forces motrices de l'économie.



Les effets considérables des arrêts de travail dans le secteur des transports du Canada



2025

Table des matières

Introduction	3
Historique des interruptions de travail au Canada	4
Données sur les interruptions de travail au Canada	4
Historique de l'intervention gouvernementale	5
Interruptions de travail dans le secteur des transports du Canada – historique détaillé	6
Interruptions majeures récentes	6
Grève aux ports de la Colombie-Britannique de juillet 2023	7
Arrêt de travail dans le secteur ferroviaire en 2024	8
Une voie vers la certitude	9
Modélisation des arrêts de travail dans le secteur des transports	11
Méthodologie	11
Comparaison de quatre secteurs des transports	12
Effets sectoriels des arrêts de travail dans le secteur ferroviaire	13
Estimations conservatrices	14
Conclusion	15
Remerciements	15
Références	16

Jonathan Thibault, Association des chemins de fer du Canada¹
Olivia Russo, Association des chemins de fer du Canada

Introduction

Les interruptions de travail fréquentes sont une grave menace pour les chaînes d'approvisionnement et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. Les interruptions dans les industries du transport comme les chemins de fer, les ports, l'aviation et le camionnage ont des répercussions considérables qui vont au-delà des employeurs directement visés et des employés syndiqués. Les conflits de travail dans ces industries critiques peuvent freiner l'économie canadienne dans son ensemble, touchant des domaines clés comme l'agriculture, la fabrication automobile, la construction, les ressources naturelles et plus encore.

En tant que pays axé sur les exportations, le Canada est particulièrement vulnérable aux perturbations sur la chaîne d'approvisionnement des transports, et les interruptions de travail dans le secteur ferroviaire ont certaines des répercussions les plus importantes. Les chemins de fer canadiens transportent environ 380 milliards de dollars de marchandises chaque année, soit environ un milliard de dollars par jour.ⁱ En août 2024, Moody's Corporation a estimé qu'un arrêt de travail au CN et au CPKC pourrait coûter 341 millions de dollars par jour à l'économie.ⁱⁱ

Dans ce document, nous apportons une contribution importante aux publications existantes en comparant les répercussions économiques relatives des arrêts de travail dans différentes industries du transport. Les résultats indiquent qu'en moyenne, les pertes pour le PIB dues aux arrêts de travail dans le secteur ferroviaire sont environ dix fois plus importantes que dans le secteur du camionnage et environ vingt fois plus importantes que dans le secteur de l'aviation. Près des deux tiers des pertes de PIB irrécupérables dues aux arrêts de travail dans le secteur ferroviaire se répercutent sur d'autres secteurs.

En 2024, le secteur des transports et de l'entreposage a connu le plus grand nombre de jours-personnesⁱⁱⁱ non travaillés (en raison d'arrêts de travail) depuis 1966. À la suite de nombreux arrêts de travail préjudiciables sur des chaînes d'approvisionnement canadiennes critiques, touchant des travailleurs de diverses industries, le Canada doit envisager des alternatives au processus actuel du *Code canadien du travail* pour protéger la fiabilité des chaînes d'approvisionnement, tout en respectant la négociation collective.

La *United States Railway Labor Act* (USRLA) offre un modèle selon lequel la médiation commence avant qu'un arrêt de travail se produise, utilisant le National Mediation Board comme arbitre tiers. Les activités peuvent se poursuivre dans le cadre du contrat initial jusqu'à ce qu'un accord soit conclu, ce qui évite de nuire à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement (voir [Une voie vers la certitude](#)). Le *Code canadien du travail* devrait être modifié afin de donner au cabinet fédéral le pouvoir d'imposer un arbitrage exécutoire au lieu de demander un ordre ministériel au Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) quand un arrêt de travail a commencé. Avec une telle

¹ Présenté à la 60^e Assemblée annuelle du *Groupe de recherches sur les transports au Canada*, 2025.

modification au *Code*, le processus de négociation collective serait toujours respecté et privilégié, car le meilleur accord est celui qui est négocié entre toutes les parties.

Un réseau de transport résilient est essentiel pour la croissance économique et la compétitivité mondiale du Canada, en particulier dans le contexte de la guerre commerciale croissante avec les États-Unis. Les arrêts de travail minent

la confiance des investisseurs, risquent de détourner la chaîne d'approvisionnement vers les États-Unis à long terme et, bien entendu, nuisent à la position du Canada en tant que partenaire commercial stable. Ce document met en lumière les répercussions de l'incertitude relative à la main-d'œuvre sur le PIB, le revenu des travailleurs et le commerce, ainsi que les effets démesurés des arrêts de travail dans le secteur ferroviaire.

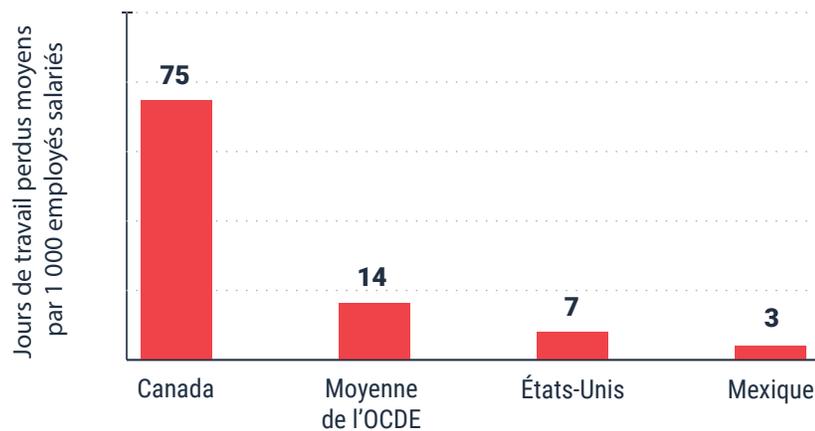
HISTORIQUE DES INTERRUPTIONS DE TRAVAIL AU CANADA

Données sur les interruptions de travail au Canada

Selon une étude menée en 2019 par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), depuis les années 1990, parmi les pays membres de l'OCDE, le Canada a toujours été l'un des pays où le nombre de jours perdus en raison d'arrêts de travail est le plus élevé par rapport au niveau d'emploi – plus de cinq fois la moyenne

de l'OCDE.^{iv} Le Canada ne s'est jamais classé mieux qu'en vingt-septième place sur trente-trois pays. De plus, le Canada obtient des résultats bien inférieurs à ceux de ses partenaires nord-américains, qui ont tous deux enregistré moins de journées de travail perdues que la moyenne de l'OCDE entre 2008 et 2018.

Fig. 1 Jours de travail perdus en raison de conflits de travail, 2008-2018



Source : Analyse de l'ACFC fondée sur le rapport de l'OCDE, *Negotiating Our Way Up: Collective Bargaining in a Changing World of Work*, 18 novembre 2019.

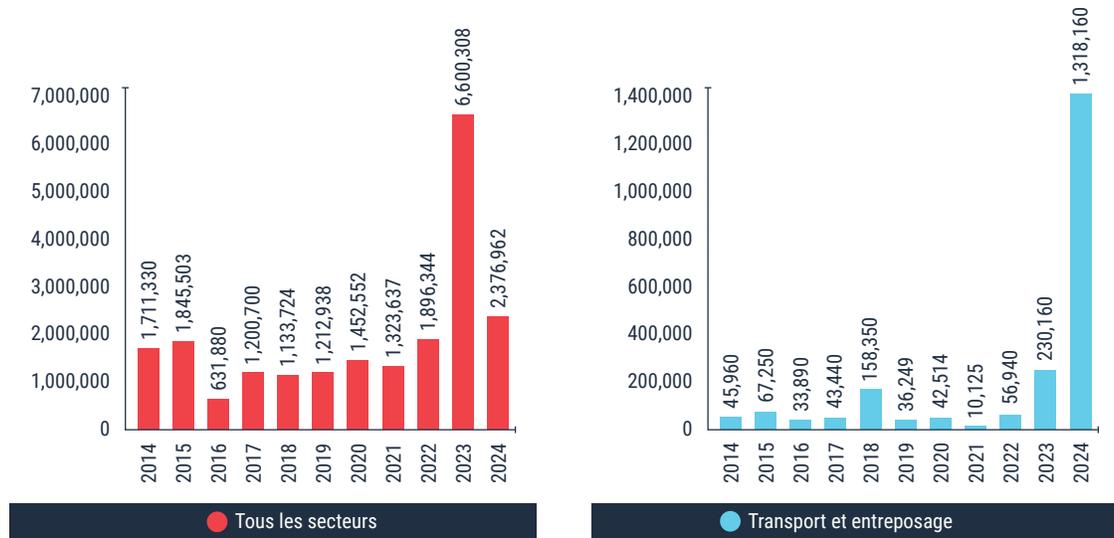
Depuis la publication de l'étude de l'OCDE, les arrêts de travail au Canada ne se sont pas améliorés. En fait, il y a eu une augmentation considérable des arrêts de travail ces deux dernières années, dans le secteur des transports et de l'entreposage et partout au pays.

La [Figure 2](#) indique qu'en 2023, le nombre de jours-personnes non travaillés (JPNT) en raison d'arrêts de travail au Canada s'élevait à 6 600 308, le nombre le plus élevé depuis 1986, et que le nombre de JPNT en 2024 (2 376 962) était le plus élevé depuis 2005 (2023 mis à part).

En 2023, le nombre de JPNT en raison d'arrêts de travail dans le secteur des transports et de l'entreposage était de 230 160, le nombre le plus élevé depuis 2011, et le nombre de JPNT en 2024 (1 318 160) était le plus élevé depuis 1966.

L'augmentation considérable des arrêts de travail a des répercussions négatives sur l'économie canadienne et le revenu des travailleurs, et nuit à la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable.

Fig. 2 Jours-personnes non travaillés



Source : Statistique Canada. Tableau 14-10-0352-01. Arrêts de travail au Canada selon la juridiction et l'industrie d'après le système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN), Emploi et Développement social Canada – Programme du travail occasionnel. <https://doi.org/10.2531>

Historique de l'intervention gouvernementale

Les arrêts de travail dans le secteur ferroviaire relèvent en grande partie des compétences fédérales, bien que certains relèvent des compétences provinciales. De 1946 à 2024, 178 des 252 (70,6 %) arrêts de travail relevaient des compétences fédérales.^v Si l'on tient compte à la fois du nombre de travailleurs visés et de la durée, qui est une meilleure mesure de l'ampleur des arrêts de travail, 92,4 % des JPNT dans le secteur ferroviaire relevaient des compétences fédérales.

Le gouvernement fédéral a coutume d'intervenir pendant les arrêts de travail pour remédier aux dommages causés à l'économie canadienne. Le gouvernement fédéral a utilisé la loi de retour au travail pour la première fois en 1950, quand les cheminots syndiqués ont déclenché une grève nationale. La circulation des produits essentiels a été bloquée, ce qui a été une source

de préoccupation majeure pour les Canadiens. Le gouvernement du premier ministre Louis St-Laurent est intervenu après huit jours d'arrêt, mettant fin à la grève et appliquant le règlement sur la résolution des conflits.

Depuis 1950, le gouvernement fédéral est intervenu 44 fois dans des conflits de travail au Canada, dont 38 fois dans le secteur des transports et de l'entreposage. Lors de ces interventions, la loi de retour au travail a été appliquée à 37 reprises et l'arbitrage exécutoire a été imposé par arrêté ministériel à sept occasions.^{vi}

Le gouvernement fédéral est responsable de la gestion globale de l'économie canadienne. Un arrêt de travail dans le secteur des transports limite considérablement la circulation des marchandises et a des répercussions sur

l'économie nationale. En mettant fin à un conflit de travail, le gouvernement ouvre une voie raisonnable qui permet de rétablir le revenu des travailleurs et, surtout, la santé de l'économie nationale.

Les syndicats critiquent les interventions gouvernementales dans les arrêts de travail par l'intermédiaire de la loi de retour au travail, soutenant qu'elles portent atteinte aux droits de négociation collective. Cependant, l'histoire démontre que l'intervention sert à rétablir la circulation des marchandises et à protéger l'économie nationale, et non pas à empêcher

les syndicats de défendre les intérêts de leurs membres. Ces interventions sont faites en reconnaissance du fait que les arrêts de travail sur la chaîne d'approvisionnement des transports imposent des coûts sociaux considérables à des millions de Canadiens, partout au pays, qui sont extérieurs aux conflits. Comme l'indique ce document, la majeure partie des conséquences économiques des arrêts de travail dans le secteur ferroviaire sont ressenties dans d'autres secteurs. Le CCRI nomme des médiateurs impartiaux, qualifiés dans les relations de travail et la médiation, afin de trouver des solutions équitables.

INTERRUPTIONS DE TRAVAIL DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS DU CANADA – HISTORIQUE DÉTAILLÉ

Des données fournies par Emploi et Développement social Canada (EDSC) à l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) indiquent que, de 1946 à 2024, il y a eu 4 685 arrêts de travail dans le secteur des transports et de l'entreposage, ce qui a entraîné 19 291 978 JPNT.

Près d'un quart (21,7 %) des JPNT dans le domaine des transports et de l'entreposage ont eu lieu dans le secteur ferroviaire, en deuxième position seulement après le secteur des services postaux. Mesurés en JPNT, les arrêts de travail dans le

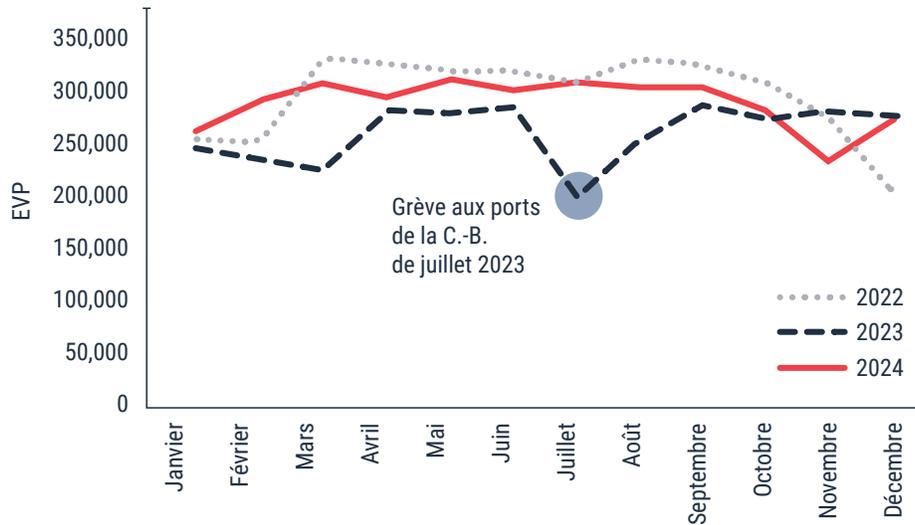
secteur ferroviaire sont relativement importants par rapport aux autres secteurs des transports. De 1946 à 2024, l'arrêt de travail moyen dans le secteur ferroviaire a entraîné 16 653 JPNT, soit plus de quatre fois la moyenne du domaine des transports et de l'entreposage (4 122 JPNT).

Interruptions majeures récentes

En 2023 et 2024, le secteur des transports du Canada a connu plusieurs arrêts de travail majeurs et perturbateurs sur des chaînes d'approvisionnement clés.

Grève aux ports de la Colombie-Britannique de juillet 2023

Fig. 3 Port de Vancouver, EVP totaux



Source : Port de Vancouver, *Rapport sur les statistiques des conteneurs*.

En juillet 2023, les chaînes d’approvisionnement nord-américaines ont subi les conséquences négatives de 13 jours de grève aux ports de Colombie-Britannique. Environ 7 000 travailleurs ont fait grève, entraînant près de 100 000 JPNT. Ce chiffre ne tient pas compte des travailleurs touchés dans des industries connexes comme la foresterie, les engrais et la fabrication, qui n’ont pas pu acheminer leurs produits par l’intermédiaire du port le Vancouver, le plus important du Canada, pendant deux semaines. Les répercussions sur la chaîne d’approvisionnement ont entre autres été des mises à pied temporaires, des baisses de production, des retards pour d’autres fournisseurs de services de la chaîne d’approvisionnement des transports et des détournements de trafic des ports canadiens, qui se sont poursuivis même après la fin de la grève.

En juillet 2023, le trafic de conteneurs au port le plus important du Canada a été réduit d’environ un tiers, soit environ 100 000 EVP (équivalents vingt pieds).^{vii} Une grande partie de ce volume n’a pas pu être récupérée. Comme l’indique la [Figure 3](#), si on compare les données de 2023 à celles de 2022, au lieu de reprendre après la grève, le trafic de conteneurs en 2023 a été inférieur de 23 % en

août, de 12 % en septembre et de 10 % en octobre. Cela représente une réduction annuelle de 257 086 EVP de juillet à octobre 2023.

Depuis des années, les ports canadiens se classent parmi les moins performants au palier mondial.^{viii} Cet arrêt de travail n’a pas aidé à améliorer la réputation du pays en tant que partenaire commercial fiable, ce qui est d’autant plus préoccupant que ces ports sont en concurrence directe avec des ports américains. D’importants volumes de marchandises en provenance d’Asie transitent par les ports de la côte ouest de l’Amérique du Nord. Quand les ports de la Colombie-Britannique reçoivent ce trafic et que les marchandises traversent le Canada par camion ou par train à destination de grands centres de population comme Chicago, Toronto ou Montréal, cela génère une activité économique importante pour les Canadiens dans de nombreux secteurs. À l’inverse, quand une grève réduit la capacité des ports canadiens, le trafic est souvent réacheminé vers un point d’entrée américain, ce qui prive l’économie canadienne des bénéfices associés à ce trafic.

Arrêt de travail dans le secteur ferroviaire en 2024

En mai 2024, l'incertitude régnait quant à un éventuel arrêt de travail au CN et au CPKC, les employés de la Conférence ferroviaire Teamsters Canada (CFTC)^{ix} ayant voté en faveur d'une grève dès le 22 mai. Le 9 mai 2024, le ministre du Travail est intervenu en soumettant au CCRI une question sur les activités devant être maintenues pendant une grève ou un lock-out afin de prévenir un danger immédiat et grave pour la santé ou la sécurité du public, suspendant ainsi une grève potentielle jusqu'à ce que le CCRI rende sa décision. Bien qu'il n'y ait pas eu de grève en mai, des détournements de trafic ont eu lieu et le trafic sur l'ensemble du réseau pour le CN et CPKC (combinés) a diminué de 10 % pendant la semaine du 19 au 25 mai.

La soumission au CCRI a augmenté l'incertitude quant à la disponibilité des services ferroviaires canadiens jusqu'à ce qu'une décision soit rendue. Entre mai et août, de nombreuses compagnies maritimes ont simplement redirigé le trafic vers les ports américains afin de réduire les risques liés à un éventuel arrêt de travail.

Le 9 août 2024, le CCRI a confirmé qu'aucune activité ne devait être maintenue en cas d'arrêt de travail impliquant la CFTC au CN et au CPKC. Le CCRI a ordonné une prolongation de 13 jours du délai de réflexion, remplaçant ainsi les parties dans la situation où elles se trouvaient le 9 mai 2024. Cela signifiait qu'une grève ou un lock-out pouvait se produire dès le 22 août 2024.

Le même jour, le CPKC a informé la CFTC de son intention de mettre en lock-out les employés des divisions des trains et locomotives et des contrôleurs de la circulation ferroviaire le 22 août 2024. Le 18 août 2024, la CFTC a émis un avis de grève de 72 heures et un arrêt de travail a commencé le 22 août 2024. Le ministre du Travail a alors exercé son autorité en vertu de l'article 107 du *Code canadien du travail*, ordonnant au CCRI d'imposer un arbitrage exécutoire définitif et de faire en sorte que les opérations ferroviaires

repreignent le jour même. Le 24 août, le CCRI a ordonné aux employés du CPKC et de la CFTC de reprendre le travail. Les opérations ont repris le 26 août 2024, après un arrêt de quatre jours, du 22 au 25 août 2024.

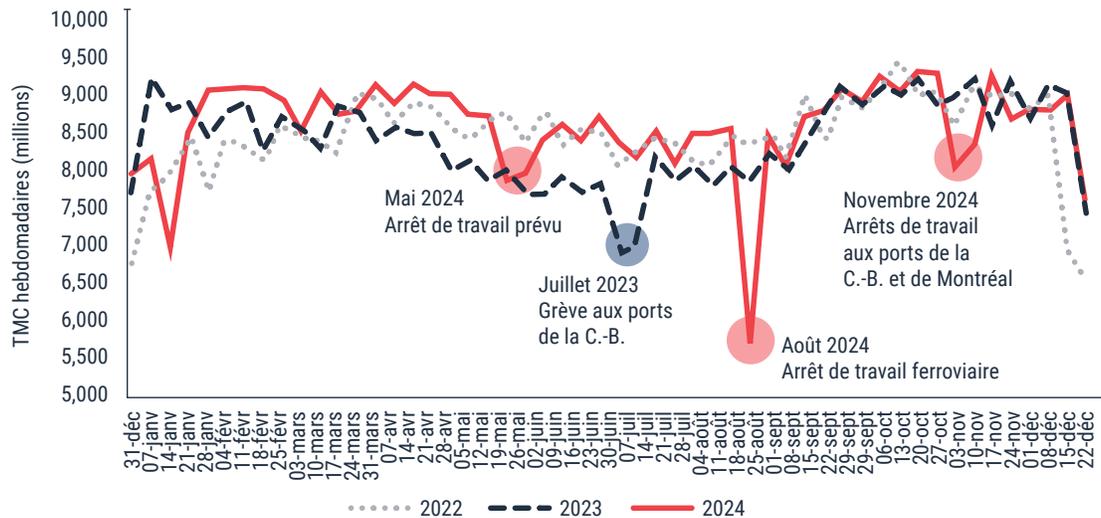
Le 18 août 2024, le CN a également émis un avis de lock-out de 72 heures à la CFTC. Un arrêt de travail a commencé à 00 h 01 (HE) le 22 août 2024, mais le CN a mis fin au lock-out à 18 h 00 (HE) le jour même, en réponse à l'ordre du ministre de reprendre les opérations. Le 23 août 2024, la CFTC a émis un avis de grève de 72 heures, à compter du 26 août 2024 à 10 h 00 (HE), mais cette grève n'a jamais eu lieu. Le 24 août 2024, le CCRI a exécuté l'ordre du ministre en imposant un arbitrage exécutoire et en empêchant les parties de recourir à la grève ou au lock-out pendant le processus d'arbitrage. Le lock-out de 18 heures qui a eu lieu de 00 h 01 à 18 h 00 (HE) le 22 août 2024 n'a jamais été enregistré comme un arrêt de travail officiel dans les données d'EDSC – malgré les conséquences négatives pour la compagnie, les travailleurs et l'économie canadienne.

Les opérations ferroviaires ont été perturbées bien avant le début des arrêts de travail. Avant les arrêts de travail d'août 2024, les deux chemins de fer ont émis des embargos et cessé d'accepter du trafic, en particulier des marchandises dangereuses, afin d'assurer la sécurité du public et de respecter les règlements applicables. Le détournement du trafic a continué, les expéditeurs retenant leurs expéditions ou utilisant d'autres modes de transport. Le trafic d'une semaine à l'autre sur l'ensemble du réseau, pour le CN et le CPKC (combinés), a diminué de 33 % pendant la semaine du 18 au 24 août. Selon les données d'EDSC, moins de 3 500 travailleurs du secteur ferroviaire ont fait grève, mais la perturbation a été suffisamment importante pour nuire à la productivité de l'ensemble de la main-d'œuvre du secteur, soit environ 40 000 personnes.

Le graphique ci-dessous illustre les conséquences des arrêts de travail (ou des menaces d'arrêts de travail) sur le trafic ferroviaire hebdomadaire, pour les ports et les chemins de fer, ainsi que l'incertitude créée par la soumission initiale du ministre au CCRI sur le maintien des activités requises pendant une grève ou un lock-out en mai.

D'une semaine à l'autre, le trafic du CN et du CPKC sur l'ensemble du réseau (tonnes-milles commerciales) a diminué de 11 % en juillet 2023, de 10 % en mai 2024, de 33 % en août 2024 et de 10 % en novembre 2024.

Fig. 4 Tonnes-milles commerciales du CN et du CPKC sur l'ensemble du réseau



Source : Indicateurs clés hebdomadaires du CN ; Indicateurs clés hebdomadaires du CPKC

Une voie vers la certitude

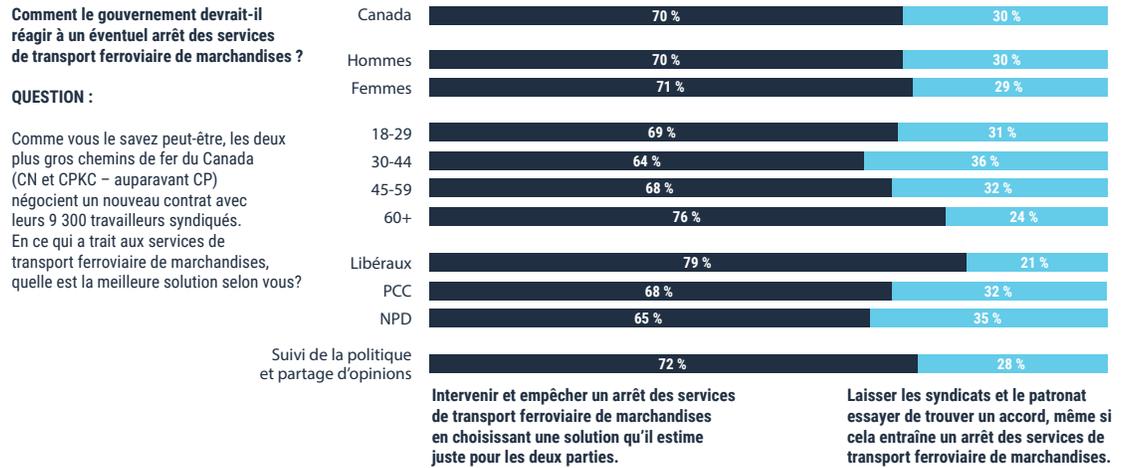
La capacité de transporter des marchandises de manière efficace et fiable est fondamentale pour la croissance économique et la compétitivité internationale du Canada. La vulnérabilité du pays aux fréquentes interruptions de travail sur la chaîne d'approvisionnement des transports mine la confiance des investisseurs, ce qui risque d'entraîner un détournement à long terme du trafic vers les États-Unis.

L'ACFC a mené un sondage auprès de 1 635 adultes canadiens pendant les arrêts de travail de 2024 au CN et au CPKC afin d'évaluer le rôle qu'ils veulent que le gouvernement joue pendant un arrêt des services de transport ferroviaire de marchandises.

À la question à savoir comment le gouvernement devrait réagir à un éventuel arrêt des services de transport de marchandises, 70 % ont répondu que le gouvernement devrait intervenir et empêcher un arrêt des services en choisissant une solution qu'il juge équitable pour les deux parties.

Ces résultats indiquent que les Canadiens comprennent le rôle essentiel des chemins de fer dans l'économie du pays et que le gouvernement devrait avoir le pouvoir approprié d'intervenir de manière proactive afin de protéger l'intérêt national quand les parties négociatrices sont dans une impasse.

Fig. 5 Sondage d'opinion sur le rôle du gouvernement en cas d'arrêt des services de transport ferroviaire de marchandises



spark*insights – 1 635 adultes partout au pays, août 2024

Le gouvernement a des options. Si l'on regarde d'autres juridictions, la United States Railway Labor Act (USRLA) offre un modèle possible, assurant la poursuite des opérations ferroviaires tout en encourageant la résolution des conflits. Dans les cas où les parties ne parviennent pas à un accord, le processus prévu par l'USRLA comprend plusieurs étapes avant qu'une interruption de travail puisse avoir lieu. Les négociations sont gérées par le National Mediation Board (NMB). Si un conflit entre un transporteur et ses employés n'est pas réglé par la médiation ou d'autres procédures et que, de l'avis du NMB, il menace d'interrompre le commerce entre les États au point de priver toute partie du pays d'un service de transport essentiel, le NMB en informe le président des États-Unis.^{xii} À sa discrétion, le président peut former un Presidential Emergency Board (PEB) chargé d'enquêter sur le conflit – ce qui retarde généralement un arrêt de travail pendant 60 jours.^{xiii} Le PEB a ensuite 30 jours pour faire un rapport au président, comprenant notamment des recommandations sur le règlement du conflit. Après le rapport, une période de réflexion de 30 jours commence, au cours de laquelle les parties doivent continuer à travailler selon l'accord initial. Si aucun accord n'est conclu pendant la période de réflexion, les parties sont alors autorisées à recourir à la grève ou au lock-out.

Les avantages de l'USRLA sont que la négociation est le principal recours. Il existe une plus grande certitude quant à la façon dont le gouvernement peut agir et au moment où il le fera, et les parties doivent maintenir le statu quo pendant la médiation. Ce système réduit la probabilité d'un arrêt de travail, comparativement au processus canadien, et réduit donc les dommages pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

Le gouvernement canadien devrait modifier le *Code canadien du travail* afin de donner au cabinet fédéral le pouvoir d'imposer un arbitrage exécutoire au lieu d'exiger un renvoi ministériel au CCRI. Ce serait une méthode de négociation efficace, empêchant ou mettant fin à un arrêt de travail quand c'est requis pour protéger l'intérêt économique national. Le processus de négociation collective devrait toujours être respecté et privilégié, car le meilleur accord est celui qui est négocié par toutes les parties.

Le *Code canadien du travail* reconnaît déjà que le chargement et le mouvement des navires céréaliers sont une fonction qui doit être maintenue aux ports canadiens pendant ce qui serait autrement une grève ou un lock-out légalement autorisé.^{xiv} Le fait de donner au gouvernement le pouvoir judiciaire d'empêcher un arrêt de travail dans un chemin de fer qui transporte du grain vers un port est conforme au *Code canadien du travail*.

MODÉLISATION DES ARRÊTS DE TRAVAIL DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Il existe peu de recherches empiriques évaluant les effets macroéconomiques des interruptions de travail. Utilisant un modèle d'équilibre général exhaustif, ce document apporte une contribution importante à la documentation existante en quantifiant les effets macroéconomiques des arrêts de travail au Canada, ce qui comprend les répercussions sur le PIB national, le PIB sectoriel, le revenu de travail et le commerce national et international.

Méthodologie

La modélisation économique présentée dans ce document a été réalisée par Trevor Tombe, professeur au département d'économie de l'Université de Calgary et directeur du programme de politiques budgétaires et économiques à l'École de politiques publiques.

Le modèle repose sur les travaux antérieurs d'Alvarez, de Krznar et de Tombe (2019)^{xv} et de Tombe et Winter (2021)^{xvi} mais comprend une ventilation plus détaillée de l'économie canadienne, représentant 230 industries interconnectées dans 13 provinces et territoires. Le commerce international est également inclus dans le modèle. Il est structuré à partir des tableaux des ressources et des emplois, des tableaux des entrées-sorties et des données commerciales de Statistique Canada, ce qui permet de comprendre les interdépendances complexes entre les secteurs et les régions. Il permet de déterminer comment les flux commerciaux réagissent aux changements de productivité, des coûts de production et des coûts commerciaux. En effet, la productivité d'une région dépend de la combinaison de biens produits localement et importés, avec une plus grande spécialisation dans les activités à forte productivité à l'origine des gains commerciaux globaux. Cette structure permet au modèle de saisir non seulement l'effet direct des changements de productivité (dus, par exemple, aux arrêts de travail), mais les effets de cascade

dans d'autres secteurs de l'économie en raison des liens entrées-sorties. Dans ce document, les arrêts de travail sont modélisés comme des impacts sur la productivité dans les secteurs où ils se produisent.

Les données sur les arrêts de travail proviennent du Programme du travail d'EDSC. Des données publiques sont disponibles pour 11 secteurs^{xvii} (p. ex. transports et entreposage, SCIAN 48-49). EDSC a fourni à l'ACFC des données détaillées au niveau à trois chiffres du SCIAN pour le secteur des transports et de l'entreposage (transport ferroviaire, transport aérien, camionnage, transport maritime, services postaux, activités de soutien, etc.) afin de permettre l'analyse de chaque secteur.

Pour évaluer les effets des arrêts de travail, l'ampleur des arrêts moyens (en années avec un arrêt ou plus) est déterminée pour chaque industrie en fonction du niveau d'emploi de base.^{xviii} Cela permet d'exprimer la moyenne des arrêts de travail en proportion du nombre total de jours de travail pour l'année visée. Les données des dix dernières années (2015-2024) sont utilisées.

Prenant le secteur ferroviaire en exemple, des arrêts de travail ont eu lieu au cours de cinq des dix dernières années. Pour chacune de ces années, le nombre de JPNT est divisé par une estimation du nombre total de jours travaillés dans le secteur (emploi total multiplié par 225 jours travaillés) afin de déterminer la part des jours de travail perdus. Pour le secteur ferroviaire, ce chiffre était en moyenne de 0,19 % pour les cinq années. Par conséquent, l'impact sur la productivité dans le modèle est de 0,19 %, ce qui correspond à 18 306 JPNT en 2024. Les effets des arrêts de travail sont également évalués *par JPNT*, ce qui démontre l'impact d'une seule personne en grève pendant une journée.

Comparaison de quatre secteurs des transports

Le tableau ci-dessous présente les résultats de la modélisation des arrêts de travail dans les secteurs du transport ferroviaire, aérien et routier et dans les activités de soutien. Le secteur des activités de soutien^{xx} comprend les ports, un élément clé des chaînes d'approvisionnement des transports intégrées.

Les trois premières rangées de la [Figure 6](#) indiquent l'ampleur moyenne des arrêts de travail. Les arrêts de travail les plus importants se produisent dans le secteur des activités

de soutien, avec une moyenne de 0,11 % du nombre total de jours-personnes, soit 32 283 JPNT en 2024. Cependant, en pourcentage de l'emploi dans le secteur, les arrêts de travail sont plus importants dans le secteur ferroviaire, représentant 0,19 % des jours-personnes perdus. Les arrêts de travail moyens dans les secteurs de l'aviation et du camionnage touchent un nombre beaucoup moins élevé de travailleurs, soit respectivement 0,02 % et 0,004 % du nombre total de jours-personnes.

Fig. 6 Effets des arrêts de travail dans des secteurs du transport choisis

		Transport ferroviaire	Transport aérien	Camionnage	Activités de soutien
	Estimation des jours-personnes* travaillés	9,6 millions	16,5 millions	47,7 millions	30,2 millions
Modélisation d'une année « type » d'arrêt de travail	% du total de jours-personnes perdus	0,19 %	0,02 %	0,004 %	0,11 %
	Nombre moyen de JPNT**	18 306	2 766	1 811	32 283
Effet sur le PIB	De l'arrêt (M \$)	-57,1 \$	-2,9 \$	-5,5 \$	-87,2 %
	Par JPNT	-3 121 \$	-1 046 \$	-3 059 \$	-2 700 \$
Effet sur le revenu de travail	De l'arrêt (M \$)	-37,9 \$	-4,1 \$	-4,2 \$	-65,9 \$
	Par JPNT	-2 070 \$	-1 482 \$	-2 319 \$	-2 041 \$
Effet sur le commerce international bilatéral	De l'arrêt (M \$)	-163,2 \$	-8,8 \$	-16,1 \$	-247,6 \$
	Par JPNT	-8 915 \$	-3 181 \$	-8 890 \$	-7 670 \$

* On estime les jours-personnes (par année) en multipliant l'emploi par 225 jours de travail.

** En années avec un arrêt de travail ou plus.

Quand il y a un arrêt de travail dans le secteur des transports, une partie du trafic peut être détournée vers d'autres secteurs ou d'autres modes de transport, et une partie du trafic peut être augmentée avant et/ou après l'arrêt de travail pour compenser les volumes perdus. Cependant, malgré le détournement du trafic, la perte est permanente et irrécupérable.

Un arrêt de travail moyen dans le secteur ferroviaire (18 306 JPNT) réduit le PIB de 57,1 millions de dollars, le revenu de travail de 37,9 millions de dollars et le commerce international bilatéral de 163,2 millions de dollars. Ces effets sont environ dix fois plus importants que ceux d'un arrêt de travail moyen dans le secteur du camionnage. Les effets des arrêts de travail dans le secteur du transport aérien sont encore plus faibles pour les trois indicateurs.

Les arrêts de travail dans le secteur des activités de soutien, qui compte en moyenne le plus grand nombre de JPNT, ont les effets les plus importants.

Pour comparer de manière plus significative les effets des arrêts de travail dans les différents secteurs des transports, les effets sur le PIB, le revenu de travail et le commerce sont présentés par JPNT, c'est-à-dire l'effet d'une personne en grève pendant une seule journée.

Selon les JPNT, les arrêts de travail dans le secteur ferroviaire ont l'effet négatif le plus important sur le PIB et le commerce. Une seule personne en grève pendant une journée réduit le PIB canadien de 3 121 \$ (les secteurs autres que le secteur ferroviaire supportent la majorité de cette perte), le revenu de travail diminue de 2 070 \$ et le commerce international bilatéral diminue de près de 9 000 \$. Les effets pour les trois indicateurs sont similaires pour le camionnage. Les effets des arrêts de travail dans le secteur du transport aérien sont beaucoup plus faibles, l'impact sur le PIB et le commerce étant environ trois fois moins important que dans le secteur du transport ferroviaire et du camionnage, et l'impact sur le revenu de travail étant inférieur d'environ 30 %. Les effets en fonction des JPNT dans le secteur des activités de soutien sont légèrement inférieurs à ceux du transport ferroviaire et du camionnage pour les trois indicateurs.

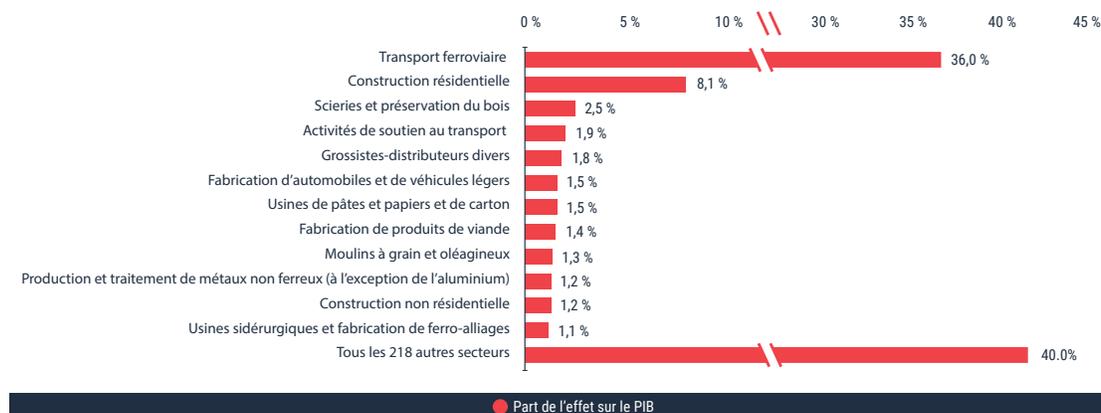
Effets sectoriels des arrêts de travail dans le secteur ferroviaire

Près des deux tiers des effets sur le PIB des arrêts de travail dans le secteur ferroviaire se répercutent en dehors du secteur. Le secteur ferroviaire supporte 36,0 % de l'impact sur le PIB, alors que les 64,0 % restants se répartissent entre les plus de 200 autres secteurs du modèle.

La [Figure 7](#) indique les secteurs les plus touchés par un arrêt de travail dans le secteur ferroviaire. Après ce dernier, la construction de bâtiments résidentiels est le secteur le plus touché, absorbant 8,1 % de l'effet total sur le PIB. Partout au pays, l'abordabilité du logement est une préoccupation majeure pour les Canadiens et une priorité clé pour tous les partis politiques. Un arrêt de travail dans le secteur ferroviaire risque de ralentir la construction de logements et d'en augmenter le coût. Le deuxième secteur le plus touché est celui des scieries et de la préservation du bois (2,5 % de l'impact total sur le PIB), qui fournit des intrants essentiels à la construction résidentielle. Ce secteur produit des planches, du bois de construction de dimensions courantes, du bois d'œuvre, des poteaux et des traverses.

La liste des secteurs les plus touchés comprend plusieurs industries primaires et manufacturières, dont l'automobile, les produits agroalimentaires, les métaux, le bois et les pâtes et papiers.

Fig. 7 Répartition sectorielle des effets sur le PIB des arrêts de travail dans le secteur ferroviaire



Estimations conservatrices

Les résultats de la modélisation doivent être considérés comme des estimations conservatrices des effets des arrêts de travail. Certains effets ne peuvent pas être pris en compte, en particulier dans le secteur ferroviaire. Ces chiffres sont fournis pour permettre de faire une comparaison entre les secteurs des transports, mais ne représentent pas la pleine valeur des pertes économiques totales, qui dépassent certainement les estimations de la modélisation pour les raisons présentées ci-dessous.

- Incertitude quant à la durée : Comme on ignore la durée d'un arrêt de travail jusqu'à ce qu'il soit terminé, il peut y avoir une hésitation à expédier des marchandises par train, et le trafic peut être détourné vers d'autres itinéraires ou d'autres modes de transport. Même si l'arrêt de travail est de courte durée ou entièrement évité, les niveaux de trafic et la productivité en pâtissent.
- Réduction progressive des activités : Les actifs d'un chemin de fer (ainsi que les marchandises de milliers d'expéditeurs) sont répartis sur un vaste réseau. Les chemins de fer doivent réduire progressivement leurs activités et sécuriser tout le matériel avant un arrêt de travail. Il est particulièrement important, pour des raisons juridiques et de sécurité, de sécuriser les marchandises dangereuses et autres qui ne peuvent être laissées sur le réseau pendant un arrêt de travail. La réduction des activités entraîne des déplacements improductifs, ce qui

réduit les niveaux de trafic et la productivité du secteur avant l'arrêt de travail.

- Rôles spécialisés et structure des unités de négociation : Il y a diverses fonctions interdépendantes dans un chemin de fer. Le modèle utilisé dans ce document suppose que les travailleurs qui ne sont pas en grève continuent à travailler et à être productifs, ce qui n'est pas le cas pour la plupart des chemins de fer. Par exemple, environ 10 000 chefs de train et mécaniciens de locomotive (un quart de l'emploi du secteur) pourraient paralyser l'ensemble du trafic ferroviaire.
- Atteinte à la réputation : Les arrêts de travail peuvent nuire à la réputation, ce qui peut avoir une incidence sur la future demande globale de services.

De plus, la modélisation présentée dans ce document traite d'un arrêt de travail *moyen*, qui diffère d'un arrêt de service à grande échelle dans tous les chemins de fer canadiens. Les arrêts de travail peuvent impliquer des employés syndiqués particuliers dans des compagnies spécifiques, ce qui comprend des chemins de fer régionaux et d'intérêt local. Les effets d'un arrêt de travail à grande échelle dans le secteur ferroviaire dépassent la portée du présent document.

CONCLUSION

Ce document met en lumière et quantifie les effets significatifs des interruptions de travail dans le secteur des transports sur les chaînes d'approvisionnement et l'économie dans son ensemble. Les interruptions de travail, en particulier dans les secteurs ferroviaire et portuaire, perturbent des industries essentielles et minent la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. Pour éviter que de telles interruptions paralysent l'économie, le gouvernement devrait modifier le *Code canadien du travail* existant afin de donner au cabinet fédéral le pouvoir d'imposer un arbitrage exécutoire, assurant ainsi que les conflits de travail dans le secteur des transports ne touchent pas l'ensemble de l'économie. Le soutien public à l'intervention du gouvernement souligne l'urgence de prendre des mesures pour éviter de futurs effondrements économiques.

En offrant des protections législatives pour prévenir les interruptions dans le secteur des transports, le Canada peut renforcer son réseau de transport, bâtir des chaînes d'approvisionnement plus résilientes et offrir un soutien fiable à d'autres secteurs vitaux de l'économie.

REMERCIEMENTS

Les auteurs tiennent à remercier Trevor Tombe, professeur au département d'économie de l'Université de Calgary et directeur du programme de politiques budgétaires et économiques à l'École de politiques publiques, pour la modélisation économique présentée dans ce document.

ⁱ Source : Association des chemins de fer du Canada, *Base de données Tendances ferroviaires*.

ⁱⁱ Jordan Gowling, *Clock is ticking: Railway shutdown expected to cost Canada \$341 million a day*, Financial Post, 22 août 2024. <https://financialpost.com/news/canada-railway-shutdown-cost-341-million-each-day-moodys>

ⁱⁱⁱ En ce qui a trait aux arrêts de travail, on obtient les « jours-personnes » en multipliant le nombre de travailleurs directement touchés par la durée de l'arrêt de travail. Par exemple, un travailleur en grève pendant 100 jours, ou 10 travailleurs en grève pendant 10 jours, entraînent tous deux 100 jours-personnes non travaillés.

^{iv} OCDE, *Negotiating Our Way Up: Collective Bargaining in a Changing World of Work*, 18 novembre 2019.

^v Source : Analyse de l'ACFC fondée sur des données d'Emploi et Développement social Canada.

^{vi} (À venir) Prof. Ian Lee, *Labour Disruptions in Canadian Transportation Sector, 1950-2024*.

^{vii} En juillet 2023, le trafic a diminué de 87 651 EVP (31 %) par rapport à juin 2023, de 108 089 EVP (35 %) par rapport à juillet 2022 et de 110 239 EVP (36 %) par rapport à juillet 2024.

^{viii} Banque mondiale et S&P Global Market Intelligence, *Indice mondial de performance des ports à conteneurs, 2020, 2021, 2022 et 2023*. Voir la notation des principaux ports du Canada, dont le port de Vancouver et le port de Montréal.

^{ix} Pour le CPKC, cela comprenait les divisions des trains et locomotives et des contrôleurs de la circulation ferroviaire ; pour le CN, cela comprenait les chefs de train, les chefs de train stagiaires, les coordonnateurs de triage et les mécaniciens de locomotive.

^x Trafic mesuré en tonnes-milles commerciales. L'ensemble du réseau comprend les activités du CN au Canada et aux États-Unis, et les activités de CPKC au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Source : *Indicateurs clés hebdomadaires du CN ; Indicateurs clés hebdomadaires* du CPKC.

^{xi} Mesuré en tonnes-milles commerciales. Source : *Indicateurs clés hebdomadaires* du CN ; *Indicateurs clés hebdomadaires* du CPKC.

^{xii} https://nmb.gov/NMB_Application/index.php/nmb-rules/

^{xiii} https://nmb.gov/NMB_Application/index.php/presidential-emergency-boards/

^{xiv} Gouvernement du Canada, *Code canadien du travail*, 4 février 2025.

^{xv} Alvarez, Jorge, Ivo Krznar et Trevor Tombe. 2019. *Internal Trade in Canada: Case for Liberalization*. Document de travail du FMI 158. Fonds monétaire international. Disponible au <https://www.imf.org/en/Publications/WP/Issues/2019/07/22/Internal-Trade-in-Canada-Case-for-Liberalization-47100>.

^{xvi} Tombe, Trevor et Jennifer Winter. 2021. *Fiscal integration with internal trade: Quantifying the effects of federal transfers in Canada*. *Revue canadienne d'économie* 54(2) : 522–556.

^{xvii} Des données sont disponibles pour 11 secteurs au niveau à deux chiffres du SCIAN (p. ex. fabrication) ou une combinaison de codes à deux chiffres du SCIAN (p. ex. SCIAN 61 et 62 pour l'éducation, la santé et les services sociaux).

^{xviii} Pour les années où il y a plus d'un arrêt de travail, les arrêts de travail sont combinés et traités comme un seul arrêt de travail annuel.

^{xix} L'emploi provient de *l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail (EERH)* de Statistique Canada. 2024 est fondé sur les données de janvier à novembre.

^{xx} Les activités de soutien au transport comprennent diverses industries, notamment les opérations aéroportuaires, les opérations portuaires, les services de navigation pour le transport maritime, l'organisation du transport de marchandises, l'emballage et la mise en caisse.