

Mémoire sur les pénuries de main-d'œuvre prévues dans le secteur canadien des transports

**Présenté au Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des
communes**

Chambre des communes du Canada

Novembre 2022

Résumé

Dans le cadre de l'étude du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes sur les pénuries de main-d'œuvre prévues dans le secteur canadien des transports, l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) souhaite faire valoir que le gouvernement du Canada pourrait mieux soutenir les transporteurs ferroviaires canadiens en se montrant plus ouvert aux nouvelles technologies, en modifiant le système Entrée express et en intensifiant les efforts visant à promouvoir les emplois dans le secteur ferroviaire auprès de nouveaux publics.

Les sociétés ferroviaires du Canada emploient directement plus de 33 000 Canadiens et soutiennent 182 000 emplois partout au pays. Elles offrent un large éventail de possibilités d'emploi et de postes bien rémunérés dans les collectivités d'un océan à l'autre.

Plusieurs membres de l'ACFC se classent régulièrement parmi les meilleurs employeurs du Canada, ce qui témoigne du calibre et de la diversité des possibilités qu'ils offrent. Les sociétés ferroviaires membres de l'ACFC recrutent activement des candidats pour s'assurer de pouvoir continuer à transporter des marchandises et des personnes de façon sécuritaire et efficace. Au cours de la dernière décennie, elles se sont notamment efforcées de faire rayonner le secteur auprès de nouvelles populations et de populations traditionnellement sous-représentées.

Les efforts visant à faire en sorte que les sociétés ferroviaires canadiennes reflètent les collectivités et le pays qu'elles desservent pourraient bénéficier d'un soutien du gouvernement, comme l'explique ce mémoire. En outre, les sociétés ferroviaires canadiennes ont besoin que les organismes de réglementation appuient leurs efforts continus de modernisation et d'innovation, et elles accueilleraient favorablement un accès plus rapide à une main-d'œuvre qualifiée par l'intermédiaire du système d'immigration du Canada.

L'ACFC recommande que le gouvernement :

- 1. accélère l'approbation et la mise en œuvre de nouvelles technologies qui accroîtront davantage la sécurité et la fiabilité du transport ferroviaire;**
- 2. facilite l'Entrée express au Canada de professionnels du transport ferroviaire qualifiés afin de favoriser la fluidité de la chaîne d'approvisionnement;**
- 3. accroisse les efforts en cours pour que le secteur ferroviaire attire les meilleurs talents, notamment les femmes, les minorités visibles, les anciens combattants, les personnes handicapées et les membres des communautés autochtones.**

Introduction

L'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) est heureuse de présenter le mémoire suivant au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes dans le cadre de son étude sur les pénuries de main-d'œuvre prévues dans le secteur canadien des transports.

L'objet de ce mémoire est de montrer la façon dont les membres de l'ACFC composent actuellement avec les problèmes localisés sur le marché du travail d'un océan à l'autre, ainsi que les efforts à grande échelle (déjà entrepris et nécessaires) visant à résoudre et à éviter les pénuries de main-d'œuvre dans l'ensemble du secteur.

Ce mémoire repose sur les prémisses suivantes :

1. Alors que de nombreux employeurs du secteur des transports et partenaires de la chaîne d'approvisionnement ont de la difficulté à trouver des employés et à les maintenir en poste, les sociétés ferroviaires adoptent une approche proactive du recrutement à l'échelle nationale tout en s'attaquant, au cas par cas, aux problèmes de recrutement locaux et régionaux.
2. Le transport ferroviaire offre des possibilités stimulantes, diversifiées et bien rémunérées à ceux qui souhaitent travailler fort et aider le Canada à aller de l'avant.
3. Comme c'est le cas dans de nombreux autres secteurs, notre main-d'œuvre vieillit et évolue. Nous avons besoin de plus de travailleurs. Mais le transport ferroviaire est une industrie dynamique qui ne cesse d'innover et de se transformer. Au fil du temps, nous doterons nos ressources humaines qualifiées de solutions technologiques et d'autres outils pour améliorer encore davantage la sécurité, la fiabilité et la résilience du transport ferroviaire.
4. Nous devons relever les défis d'aujourd'hui tout en nous préparant à saisir les occasions de demain. En tant que pilier de l'économie canadienne, les sociétés ferroviaires canadiennes sont tournées vers l'avenir et misent sur des solutions pratiques. Les gouvernements se doivent d'appuyer cette approche et d'établir un environnement réglementaire clair, prévisible et stable qui permet et encourage les investissements du secteur privé dans l'avenir du transport ferroviaire au Canada.

L'ACFC représente près de 60 sociétés ferroviaires qui transportent chaque année des dizaines de millions de passagers et des marchandises d'une valeur d'environ 320 milliards de dollars partout au Canada. Nous comptons également parmi nos membres associés un nombre croissant de compagnies de chemins de fer industriels, de fournisseurs ferroviaires et d'organismes de formation et d'éducation. Le réseau ferroviaire canadien étant le cinquième en importance à l'échelle mondiale, les membres de l'ACFC sont l'épine dorsale du système de transport du Canada.

Chaque jour, les sociétés ferroviaires canadiennes exploitent 1 100 trains de façon fiable, rentable et, surtout, sécuritaire partout au pays. Le réseau ferroviaire du Canada est le plus sûr en Amérique du Nord et l'un des plus sûrs au monde, grâce à des règles et à des règlements rigoureux et aux investissements considérables de l'industrie.

Le secteur ferroviaire du Canada ne fait pas que transporter des marchandises et des personnes en toute sécurité d'un océan à l'autre : il propulse aussi notre économie de façon écologiquement durable et fait progresser le Canada. Les membres de l'ACFC emploient directement plus de 33 000 Canadiens à des postes liés à l'exploitation ferroviaire, à la technologie, à la sécurité et à la gestion, et les sociétés ferroviaires canadiennes soutiennent indirectement plus de 180 000 emplois dans l'ensemble du pays. Cette main-d'œuvre hautement productive assure le transport de près de 70 % de toutes les marchandises expédiées par voie terrestre et de la moitié des exportations du pays chaque année, permettant ainsi la distribution des produits canadiens partout au pays et dans le monde. Le transport ferroviaire accomplit tout cela en n'émettant que 1,1 % des émissions de GES du Canada ou 3,8 % des émissions de GES du secteur des transports du Canada.

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions sans précédent sur notre santé, sur les travailleurs, sur les entreprises ainsi que sur tous les ordres de gouvernement au Canada et dans le monde. Cependant, une chose n'a pas changé : la persévérance des sociétés ferroviaires canadiennes, qui continuent de transporter des passagers et des marchandises de façon sécuritaire et efficace, au moment où on en a besoin.

En tant que nation commerçante qui exporte ses produits dans le monde, le Canada a besoin d'un système ferroviaire solide, sûr et efficace pour demeurer concurrentiel à l'échelle mondiale. Notre système ferroviaire de transport de marchandises est un maillon essentiel des chaînes d'approvisionnement canadiennes. Nos recommandations sont fondées sur notre responsabilité partagée de faire tout le nécessaire pour offrir des services fiables au Canada et aux Canadiens.

Portrait de la situation

1. Indicateurs alarmants de postes vacants dans le secteur des transports

Les entreprises, grandes et petites, de tous les secteurs de l'économie et de toutes les régions du Canada sont confrontées à des difficultés sans précédent pour accéder aux compétences et aux talents dont elles ont besoin. Selon Statistique Canada, le ratio chômeurs/postes vacants a atteint des niveaux historiquement bas en raison des tensions actuelles sur le marché du travail. Plus du tiers des entreprises canadiennes sondées ont affirmé avoir de la difficulté à recruter des travailleurs qualifiés pour pourvoir un poste vacant¹.

Cette situation a une grande incidence sur l'économie canadienne, particulièrement dans un contexte mondial où les chaînes d'approvisionnement ont connu de graves perturbations et où l'inflation mondiale ne montre aucun signe de recul malgré les efforts de plusieurs pays industrialisés.

Bien que nos sociétés ferroviaires aient eu moins de mal à recruter du personnel que d'autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement, l'industrie ferroviaire n'est pas à l'abri des macro-tendances liées au vieillissement et à l'évolution de la main-d'œuvre. Bien qu'elles soient essentielles au dynamisme de l'économie canadienne, les sociétés ferroviaires sont aux prises avec certains défis de taille qui compromettent leur mission essentielle, qui est de transporter des passagers et des marchandises. Parmi ces difficultés, citons :

- les taux de postes vacants supérieurs à la moyenne historique;
- les défis liés au maintien en poste après la formation;
- les difficultés de recrutement dans les collectivités éloignées et rurales, surtout pour certaines professions spécialisées.

Les membres de l'ACFC relèvent ces défis comme ils l'ont toujours fait : au moyen de solutions pratiques, efficaces et créatives. Par exemple, plus tôt cette année, lorsque le CP, un membre de l'ACFC, souhaitait accroître sa main-d'œuvre opérationnelle à Revelstoke, en Colombie-Britannique, il a appris que le logement était un obstacle à l'embauche du personnel dont il avait besoin. Sa réponse : [la construction de nouveaux logements](#). Deux nouveaux bâtiments d'un total de 48 unités seront terminés au début de 2023. La main-d'œuvre locale de CP passera de 300 à 400 personnes.

En dépit de ce qui précède, les données sur les postes vacants laissent entendre qu'il y a des pénuries de main-d'œuvre dans l'ensemble du secteur canadien des transports et que ces pénuries s'aggravent. Les données pour la période de janvier à août 2022 indiquent un taux de postes vacants² de 5,8 % (49 000 postes vacants pour 844 000 emplois) dans le secteur du transport et de l'entreposage (une augmentation par rapport aux 4,2 % pour la même période en 2021), ce qui est légèrement supérieur à la moyenne de 5,5 % depuis le début de l'année 2022 pour l'ensemble de l'économie³.

¹ Statistique Canada. Enquête sur la population active et Enquête sur les postes vacants et les salaires. 2022.

² Le taux de postes vacants est le nombre de postes vacants exprimé en pourcentage de l'ensemble de tous les emplois occupés et vacants.

³ Source : Statistique Canada.

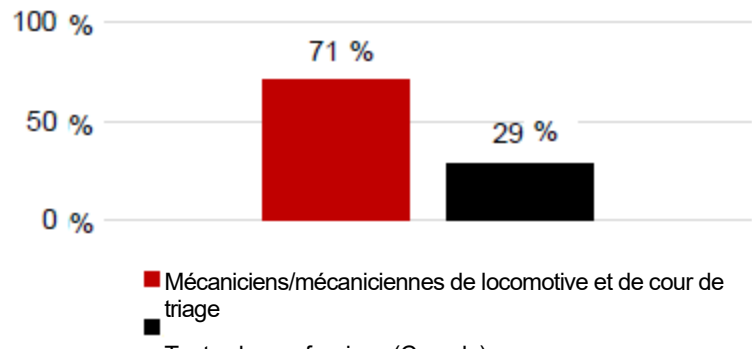
La durée moyenne pendant laquelle les postes de manoeuvres dans le transport ferroviaire et routier restent vacants est semblable à la moyenne pour l'ensemble de l'économie; cependant, la durée pendant laquelle les postes de mécaniciens de locomotive et de cour de triage restent vacants est beaucoup plus longue. Les données du deuxième trimestre de 2022 révèlent que 71 % des postes de mécaniciens de locomotive et de cour de triage restent vacants pendant plus de 120 jours, comparativement à seulement 29 % pour l'ensemble des professions dans l'ensemble de l'économie.

Les sociétés ferroviaires recrutent constamment⁴ pour pourvoir 81,4 % des postes vacants de mécaniciens/mécaniciennes de locomotive et de cour de triage, tandis que toutes les entreprises recrutent constamment pour pourvoir seulement 29,1 % des postes vacants dans des professions à l'échelle de l'économie⁵.

Il y a lieu de s'attendre à ce que l'industrie ferroviaire canadienne, comme de nombreux secteurs de l'économie, soit touchée par le vieillissement de la main-d'œuvre. Comparativement à la moyenne, l'industrie ferroviaire compte une proportion élevée de travailleurs âgés de 45 à 64 ans (47 % des emplois de l'industrie), mais très peu de travailleurs qui continuent de travailler après 65 ans (2 % des emplois au sein de l'industrie)⁶. Compte tenu du vieillissement de la main-d'œuvre actuelle âgée de 45 à 64 ans et de la faible proportion de travailleurs de plus de 65 ans, les départs à la retraite dans l'industrie ferroviaire feront considérablement augmenter le nombre de postes vacants au cours des prochaines années, comparativement à d'autres industries qui comptent moins de travailleurs approchant l'âge de la retraite et qui ont une proportion plus élevée de travailleurs qui continuent de travailler après 65 ans.

Les sociétés ferroviaires reconnaissent la nécessité de recruter de nouveaux talents, de former des gens pour pourvoir les postes disponibles et de veiller à offrir des possibilités d'emplois aux candidats potentiels, y compris ceux issus de populations traditionnellement sous-représentées. (Pour en savoir plus à ce sujet, consultez la section ci-après.) Les sociétés ferroviaires sont aussi très conscientes de la nécessité d'adopter davantage de solutions technologiques pour accroître et enrichir le travail effectué par les personnes.

Postes vacants à long terme (120 jours et plus) dans l'ensemble de l'industrie au Canada



⁴ Le recrutement continu signifie que le recrutement se poursuivra une fois que les postes vacants seront pourvus.

⁵ Source : Statistique Canada.

⁶ Statistique Canada, *Recensement de 2016*. Les données du Recensement de 2021 sur le travail seront diffusées le 30 novembre 2022.

2. Préoccupations et possibilités en matière de recrutement et de maintien en poste des employés

Outre les conditions tendues du marché de l'emploi actuel du Canada, les sociétés ferroviaires font face à plusieurs défis en matière de recrutement et de maintien en poste des employés dans l'ensemble du pays. Plusieurs membres de l'ACFC ont exprimé de graves préoccupations, notamment en ce qui concerne :

- la difficulté à recruter des travailleurs qualifiés, en particulier dans les régions rurales ou éloignées;
- la popularité accrue du télétravail et l'évolution des considérations relatives à l'équilibre travail-vie personnelle;
- l'élimination des perceptions erronées au sujet des « obstacles » à l'emploi et la sensibilisation des populations traditionnellement sous-représentées quant à la diversité des débouchés qui les attendent.

Il est essentiel que les sociétés ferroviaires aient accès au capital humain afin de pouvoir s'adapter à l'augmentation des demandes de services et à la capacité accrue. Le trafic ferroviaire a augmenté de 25 % au cours de la dernière décennie, un taux de croissance deux fois supérieur à celui de la croissance économique du Canada au cours de la même période. Compte tenu de la nature des opérations ferroviaires, de nombreux postes impliquent un travail physiquement exigeant dans un environnement industriel opérationnel jour et nuit, à longueur d'année, et à l'occasion dans des régions éloignées. Cela constitue un défi, surtout si l'on tient compte du fait que les travailleurs exigent maintenant plus de souplesse sur le plan de l'équilibre travail-vie personnelle et du télétravail, bien que de nombreux emplois exigent toujours d'être sur le terrain. En outre, le recrutement et le maintien en poste des talents, en particulier des femmes et des jeunes générations, peuvent s'avérer difficiles.

Cela dit, les membres de l'ACFC sont déterminés à faire la promotion des sociétés ferroviaires canadiennes en tant qu'employeurs intéressants et attrayants qui offrent des possibilités d'emploi dans une industrie en pleine croissance, hautement novatrice et remarquablement durable, ainsi que des options de carrière autodirigée d'un océan à l'autre.

Les sociétés ferroviaires canadiennes attirent principalement les travailleurs grâce à une rémunération globale concurrentielle et à des perspectives d'avancement professionnel intéressantes. Au premier trimestre de 2022, le salaire horaire moyen offert dans le secteur ferroviaire était de 30,95 \$, soit 5,15 \$ ou 20 % de plus que celui offert dans le secteur du transport aérien (qui se classait au deuxième rang parmi les industries du transport et de l'entreposage), et 6,70 \$ ou 28 % de plus que la moyenne des industries du transport et de l'entreposage⁷. En 2021, le salaire hebdomadaire moyen dans l'industrie ferroviaire était 50 % plus élevé que la moyenne de l'économie⁸. De 2001 à 2021, les salaires dans le secteur ferroviaire ont augmenté de 3,3 % par année, comparativement à 2,7 % pour la moyenne de

⁷ Source : Statistique Canada.

⁸ *Ibid.*

l'économie⁹. En 2020, les cheminots touchaient un salaire moyen de plus de 100 000 \$¹⁰. La rémunération totale, y compris les généreux régimes de retraite et d'avantages sociaux, est indéniablement un point fort pour les sociétés ferroviaires canadiennes, comparativement à d'autres secteurs et à l'économie en général.

Les sociétés ferroviaires canadiennes offrent également une formation poussée à leurs employés et aux nouvelles recrues. L'Enquête sur l'innovation et les stratégies d'entreprise de Statistique Canada a révélé qu'en 2019, sur les 95 industries sondées, le transport ferroviaire et maritime (les données propres au transport ferroviaire ne sont pas disponibles) se classait au 8^e rang pour ce qui est des entreprises qui offrent une formation liée à l'emploi. Le transport par pipeline était la seule industrie du transport à avoir obtenu un meilleur classement. Les sociétés ferroviaires canadiennes ont recours à plusieurs pratiques judicieuses pour maintenir en poste, former et perfectionner les employés actuels. Elles invitent également les travailleurs âgés à rester plus longtemps et leur offrent, dans la mesure du possible, des emplois contractuels et à temps partiel ainsi qu'une plus grande souplesse.

Afin de préserver la continuité opérationnelle et logistique, la fluidité de la chaîne d'approvisionnement et la mobilité économique, les sociétés ferroviaires canadiennes doivent établir et maintenir un solide bassin de talents, qui leur donne un accès complet et sans entrave aux aptitudes et aux compétences dont elles ont besoin. L'ACFC organise des conférences comme [Women in Rail](#), collabore avec des collègues pour former de nouveaux chefs de train et d'autres recrues, et fait activement la promotion des diverses carrières dynamiques et enrichissantes qu'offre le transport ferroviaire.

En cette période de fortes pressions inflationnistes – et compte tenu du ralentissement économique qui se profile à l'horizon –, il est essentiel de veiller à ce que le secteur ferroviaire canadien dispose des personnes talentueuses dont il a besoin pour continuer d'offrir des services fiables et efficaces, afin de soutenir l'économie canadienne et de limiter les pressions exercées sur le coût de la vie des ménages canadiens.

3. Se prémunir contre l'immobilisme et faire constamment avancer le Canada

Dans tous les secteurs de l'économie, la réussite dépend de la présence d'un nombre suffisant de personnes et d'un bon éventail de compétences. Toutefois, à long terme, il est important que les entreprises de tous les secteurs tirent parti du pouvoir et du potentiel des nouvelles technologies et pratiques. Non seulement les sociétés ferroviaires canadiennes peuvent-elles exploiter la technologie pour bâtir des réseaux plus sûrs, mais elles le font déjà. Et elles sont prêtes à en faire davantage.

Prenons l'exemple du [Programme d'inspection autonome de la voie du CN](#) (ATIP). Le système ATIP est hébergé dans des wagons totalement autonomes et utilise les communications sans fil afin de contrôler la géométrie de la voie en temps réel sans perturber l'exploitation ferroviaire. Alimenté par des panneaux solaires et un groupe électrogène à bord de wagons circulant à la

⁹ *Ibid.*

¹⁰ Source : Association des chemins de fer du Canada, *Tendances ferroviaires 2021*

pleine vitesse permise, le système ATIP fait appel à la plus récente technologie en matière de capteurs et d'IA, et effectue des inspections de la voie jour et nuit, quel que soit le jour.

Le système ATIP assure la détection précoce des défauts de voie et une meilleure analyse prédictive pour guider le travail du personnel d'entretien. Il optimise la façon dont le CN déploie ses ressources humaines et rend l'ensemble des réseaux entiers plus sûrs. Les sociétés ferroviaires canadiennes ont besoin d'une plus grande ouverture de la part des organismes de réglementation afin de pouvoir mettre au point et déployer de telles innovations à grande échelle, en faisant passer la technologie du laboratoire aux applications sur le terrain beaucoup plus rapidement.

La croissance économique future du Canada dépend de l'innovation. Elle dépend également de politiques d'immigration intelligentes. L'ACFC appuie les récentes annonces du gouvernement fédéral concernant l'augmentation de l'immigration prévue au Canada et recommande d'axer la planification des cibles annuelles sur l'arrivée plus rapide d'immigrants possédant les compétences dont a besoin l'économie canadienne (à cet égard, voir la recommandation n° 2, à la page suivante).

Bien que l'immigration ne puisse pas résoudre tous les problèmes du marché du travail, les pénuries de main-d'œuvre représentent une grave menace pour la vitalité économique du Canada. Les sociétés ferroviaires canadiennes sont l'épine dorsale de notre économie, et toute entrave à leurs activités risque de causer des dommages collatéraux à l'économie canadienne.

Tous les intervenants de l'industrie ont un rôle à jouer pour veiller à ce que les employés potentiels et la main-d'œuvre qualifiée de demain pensent aux sociétés ferroviaires lorsqu'ils recherchent du travail. Les carrières dans le secteur ferroviaire sont enrichissantes, gratifiantes et bien rémunérées. L'ACFC et ses membres cherchent à diffuser ce message à grande échelle et à atteindre des publics qui n'envisagent peut-être pas spontanément les emplois dans le secteur ferroviaire comme une possibilité de carrière.

Recommandations sur le soutien du gouvernement au secteur des transports

L'ACFC recommande que le gouvernement :

1. accélère l'approbation et la mise en œuvre de nouvelles technologies qui accroîtront davantage la sécurité et la fiabilité du transport ferroviaire

Les chemins de fer du Canada sont les plus sûrs en Amérique du Nord et figurent parmi les plus sécuritaires au monde. Les sociétés ferroviaires, qui innovent sans cesse, demandent respectueusement aux organismes de réglementation fédéraux d'être encore plus ouverts au rôle de l'automatisation et des nouvelles technologies dans l'amélioration de la sécurité et de la fiabilité. Concrètement, ces organismes pourraient, par exemple, accélérer l'examen et simplifier le processus d'approbation des technologies qui améliorent la sécurité tout en optimisant le rendement des ressources humaines, ainsi que de celles qui libèrent les employés pour qu'ils puissent exercer d'autres fonctions recherchées, et en simplifier le processus d'approbation.

2. facilite l'Entrée express au Canada de professionnels du transport ferroviaire qualifiés afin de favoriser la fluidité de la chaîne d'approvisionnement

Les chaînes d'approvisionnement du Canada dépendent du maintien de la santé et de la solidité de notre système ferroviaire. Les sociétés ferroviaires canadiennes ont besoin d'un accès plus sûr au capital humain et aux compétences recherchées afin de favoriser la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. À cette fin, elles proposent que les codes suivants de la Classification nationale des professions (CNP) soient considérés comme des professions admissibles au programme Entrée express :

- 7361 – Mécaniciens/mécaniciennes de locomotive et de cour de triage (maintenant 73310)*
- 7362 – Chefs de train et serre-freins (maintenant 73311)
- 7312 – Mécaniciens/mécaniciennes d'équipement lourd (maintenant 72401)
- 7314 – Réparateurs/réparatrices de wagons (maintenant 72403)
- 2147 – Ingénieurs informaticiens/ingénieures informaticiennes (sauf ingénieurs/ingénieures et concepteurs/conceptrices en logiciel) (maintenant 21311)
- 2173 – Ingénieurs/ingénieures et concepteurs/conceptrices en logiciel (maintenant 21231)
- 2174 – Programmeurs/programmeuses et développeurs/développeuses en médias interactifs (maintenant 21230)

**Remarque : Le premier numéro de chaque ligne ci-dessus correspond à la version 1.3 de la CNP 2016, tandis que le numéro suivant la mention « maintenant » correspond à la version 1.0 de la CNP 2021, qui est entrée en vigueur le 16 novembre 2022.*

3. accroisse les efforts en cours pour que le secteur ferroviaire attire les meilleurs talents, notamment les femmes, les minorités visibles, les anciens combattants, les personnes handicapées et les membres des communautés autochtones

Le gouvernement peut aider à promouvoir les sociétés ferroviaires canadiennes en tant qu'employeur de choix en offrant une aide financière aux étudiants qui suivent et terminent des programmes d'apprentissage et de formation dans le domaine ferroviaire, ainsi que des mesures incitatives aux employeurs potentiels qui offrent des programmes d'apprentissage. (À l'heure actuelle, les sociétés ferroviaires offrent des programmes d'apprentissage pour trois métiers spécialisés, soit mécanicien/mécanicienne d'équipement lourd, électricien industriel/électricienne industrielle et soudeur/soudeuse.) Le soutien du gouvernement pourrait également comprendre des programmes de financement et des incitatifs fiscaux axés sur le recrutement de femmes, de membres de minorités visibles, d'anciens combattants, de personnes handicapées et de membres de communautés autochtones au sein des compagnies ferroviaires canadiennes.

Conclusion

Le secteur des transports est aux prises avec des difficultés sans précédent, notamment en raison des taux élevés de postes vacants et des difficultés à recruter des employés et à les maintenir en poste. L'accès à l'ensemble du bassin de talents disponible est nécessaire aujourd'hui pour permettre à l'industrie de répondre à la demande accrue de demain.

Bien que d'autres industries soient confrontées à des défis semblables, l'ACFC est d'avis que les sociétés ferroviaires canadiennes sont essentielles pour préserver la prospérité économique du Canada à court, à moyen et à long terme. Faire en sorte que les compagnies de chemin de fer du Canada demeurent fortes et dynamiques contribuera à stimuler le dynamisme économique partout au pays. En appuyant les trois recommandations formulées dans le présent mémoire, le gouvernement du Canada offrira des débouchés à des milliers de Canadiens et nous aidera à répondre de manière rapide et efficace aux problèmes de main-d'œuvre auxquels est confronté le secteur ferroviaire canadien en cette période critique.