



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

44<sup>e</sup> LÉGISLATURE, 1<sup>re</sup> SESSION

---

# Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 086**

**PARTIE PUBLIQUE SEULEMENT - PUBLIC PART ONLY**

Le mardi 5 décembre 2023

---

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro





## Comité permanent du commerce international

Le mardi 5 décembre 2023

• (1105)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** La séance est ouverte. Bienvenue à la 86<sup>e</sup> réunion du Comité permanent du commerce international.

La réunion d'aujourd'hui se déroule dans un format hybride conformément au Règlement. Par conséquent, les membres du Comité sont présents en personne, dans la salle, et à distance, au moyen de l'application Zoom.

J'ai quelques observations à l'intention des témoins et des membres du Comité.

Veillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole. Pour ceux qui sont en ligne, veuillez mettre votre micro en sourdine lorsque vous ne parlez pas. Tous les commentaires doivent être adressés à la présidence.

Si des problèmes techniques surviennent, veuillez m'en informer, et nous suspendrons la séance pour nous assurer que tout le monde a pleinement accès à l'interprétation.

Je demande à tous les participants de faire attention lorsqu'ils manipulent les écouteurs afin d'éviter un retour de son.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 17 octobre 2023, le Comité poursuit son étude sur la grève de 2023 au port de Vancouver.

Nous accueillons aujourd'hui Brian Kingston, président-directeur général de l'Association canadienne des constructeurs de véhicules.

Nous recevons David Adams, président des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada.

Nous avons l'honorable Devin Dreesen, ministre des Transports et des Corridors Économiques du gouvernement de l'Alberta, qui témoigne par vidéoconférence.

Nous accueillons par vidéoconférence Robert Ashton, qui représente l'International Longshore and Warehouse Union Canada.

Je souhaite la bienvenue à tous les témoins. Nous allons commencer par des déclarations préliminaires d'un maximum de cinq minutes.

Monsieur Kingston, vous avez la parole.

**M. Brian Kingston (président-directeur général, Association canadienne des constructeurs de véhicules):** Je remercie la présidente et les membres du Comité de m'avoir invité à participer à votre étude sur la grève de 2023 au port de Vancouver.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules, ou ACCV, est l'association industrielle qui représente les principaux

fabricants canadiens de véhicules automobiles légers et lourds. Nous comptons Ford, General Motors et Stellantis parmi nos membres.

Les membres de l'ACCV sont au cœur des nouveaux investissements dans le secteur automobile au Canada. Au cours des trois dernières années, Ford, GM et Stellantis ont annoncé de nouveaux investissements se chiffrant à près de 15 milliards de dollars, dont la plupart sont consacrés au montage de véhicules électriques et à la chaîne d'approvisionnement des batteries. Une infrastructure essentielle comme le port de Vancouver sous-tend l'industrie automobile hautement intégrée et la compétitivité du Canada pour attirer les nouveaux investissements, y compris les 15 milliards de dollars dont je viens de parler.

Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement sont plus fréquentes. À chaque incident, les entreprises doivent assumer le coût afin de réacheminer des marchandises pour maintenir leur productivité et leurs ventes. Les ports de Vancouver et de Montréal, le pont Ambassador, la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que les corridors commerciaux ferroviaires et routiers sont des infrastructures essentielles qui soutiennent la chaîne d'approvisionnement automobile pour les véhicules finis, les pièces automobiles et les intrants comme les minéraux dans les installations de production canadiennes et américaines. Le port de Vancouver est un point de transit important pour les pièces et les véhicules finis qui sont produits et vendus au Canada et partout en Amérique du Nord.

En 2022, le port a accueilli 333 000 véhicules, ce qui représente environ le quart des ventes de véhicules au Canada. La grève à Vancouver a rapidement eu des répercussions sur la production et l'assemblage d'automobiles des deux côtés de la frontière. Les fabricants d'automobiles qui dépendent du port ont été forcés de réacheminer leurs expéditions, ce qui a augmenté considérablement les coûts et l'incertitude au pire moment.

Pour les Canadiens, la situation entraîne des prix plus élevés et des retards considérables pour les véhicules, au moment même où le secteur se remet des pénuries d'inventaires attribuables à la pandémie. Il est également important de savoir qu'il faut parfois des semaines pour rattraper le retard accumulé dans les expéditions qui partent des ports. L'effet domino sur la logistique et le transport ferroviaire est important. Une fois que le port reprend ses activités, il s'écoule beaucoup de temps avant que les marchandises arrivent à destination, ce qui peut entraîner des retards de production constants et des coûts supplémentaires.

Pour illustrer les répercussions immédiates et à long terme de la perturbation du port de Vancouver, une entreprise a dû assumer des frais de transport additionnels de 5 millions de dollars américains. Elle a réduit de 22 % le volume acheminé par le port de Vancouver depuis juillet et continue en ce sens. Elle privilégie désormais les ports de la côte Ouest des États-Unis en raison des problèmes de congestion portuaire à Vancouver.

Le Canada doit améliorer sa gouvernance des infrastructures essentielles afin d'offrir une plus grande stabilité aux investissements étrangers directs, de protéger les chaînes d'approvisionnement et de répondre aux perturbations avec plus de coordination et d'efficacité. Il faut améliorer la stratégie nationale des infrastructures essentielles.

L'ACCV soumet un certain nombre de recommandations au gouvernement à ce sujet. En voici trois.

Premièrement, nous devons ajouter les infrastructures commerciales à la liste qui figure dans la définition des infrastructures essentielles nationales.

Deuxièmement, nous devons travailler avec l'industrie pour confirmer quels sont les points d'entrée et les corridors commerciaux prioritaires qui devraient être des infrastructures essentielles désignées. Il faut ensuite établir des plans d'intervention comprenant des personnes-ressources, des protocoles de communication de renseignements et des normes de service qui pourraient être mis en œuvre en cas de perturbation des activités.

Troisièmement, le gouvernement doit accroître son rôle de chef de file et coordonner les intervenants ainsi que les propriétaires et exploitants d'infrastructures essentielles en cas de perturbations comme celle que nous avons eue au port de Vancouver. Il devrait notamment examiner les protocoles en place, réaliser des évaluations des risques, planifier des scénarios et clarifier les rôles respectifs de chaque instance gouvernementale. Il devrait aussi mettre en place les voies de communication les plus efficaces en cas de perturbation imminente ou en cours.

Sur ce, je vous remercie du temps que vous m'avez accordé aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

**La présidente:** Je vous remercie infiniment, monsieur Kingston.

Nous allons passer à M. Adams.

Je vous souhaite de nouveau la bienvenue au Comité. Vous êtes un habitué. C'est toujours un plaisir de vous voir ici.

**M. David Adams (président, Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada):** Je vous remercie, madame la présidente.

Je remercie les membres du Comité de me donner l'occasion de comparaître devant eux cet après-midi au nom des 15 membres des Constructeurs mondiaux d'automobiles du Canada pour discuter de la grève au port de Vancouver et de ses impacts.

Nous comptons parmi nos membres deux des plus grands fabricants de véhicules du Canada, Toyota et Honda, qui produisent des véhicules pour le marché nord-américain, ainsi que 13 distributeurs exclusifs de leurs marques sur le marché canadien.

Comme vous pouvez l'imaginer, la grève de 13 jours au port de Vancouver a eu des répercussions différentes sur chacun de nos membres en fonction de la taille de leurs importations en provenance d'Asie. Au fil des ans, la grande majorité de nos membres ont établi des installations de fabrication de véhicules en Amérique du

Nord, ce qui a permis d'atténuer quelque peu l'exposition aux importations maritimes. Cependant, au cours de la même période, la part de marché de nos membres a continué de croître.

L'année dernière, comme M. Kingston l'a mentionné, environ 334 000 véhicules ont été importés au port de Vancouver. C'était 6 % de moins qu'en 2021 et 22 % de moins qu'en 2018. Comme les membres du Comité le savent, l'industrie automobile mondiale a été gravement touchée par un certain nombre de perturbations de la chaîne d'approvisionnement, dont elle ne s'est pas encore complètement remise. Les importations de nos sociétés membres coréennes représentaient 45 % de tous les véhicules importés par...

• (1110)

[Français]

**M. Denis Trudel (Longueuil—Saint-Hubert, BQ):** Madame la présidente, excusez-moi, mais il semble qu'il y ait un petit problème du côté de l'interprétation. On entend mal les propos qui sont interprétés. On dirait qu'il s'agit d'un problème lié au microphone.

[Traduction]

**La présidente:** Devrions-nous suspendre la séance une minute?

[Français]

**La greffière du Comité (Mme Sophia Nickel):** On va demander à un autre interprète de prendre le relais.

[Traduction]

**La présidente:** Pourriez-vous recommencer, monsieur, pour nous assurer que tout le monde entend bien l'interprétation?

**M. David Adams:** Je commencerai par dire que la grève a eu des répercussions différentes sur chacun de nos membres, en fonction de la taille de leurs importations en provenance d'Asie.

L'année dernière, environ 334 000 véhicules ont été importés au port, ce qui était 6 % de moins qu'en 2021 et 22 % de moins qu'en 2018. L'industrie automobile mondiale a été gravement touchée par un certain nombre de perturbations de la chaîne d'approvisionnement, dont elle ne s'est pas encore complètement remise. Les importations de nos sociétés membres coréennes représentaient 45 % de tous les véhicules importés par le port, alors que les fabricants japonais comptaient eux aussi pour 45 % des importations.

Dans l'ensemble, les véhicules et les pièces d'automobiles constituaient environ 6,8 % de toutes les marchandises arrivant au port de Vancouver. Cela étant dit, j'aimerais maintenant parler des répercussions que certains de nos membres ont subies.

Un de nos membres a déclaré ce qui suit. La grève a prolongé de 60 jours ses délais de livraison déjà interminables chez ses concessionnaires. Le réacheminement des navires à des ports américains a haussé les coûts d'environ 700 \$ par véhicule. La volte-face du syndicat, qui a déclaré que la grève était terminée pour ensuite changer d'idée, a été une perturbation de plus qui a remis en question l'efficacité du programme de médiation.

Un autre membre a déclaré qu'en raison du prolongement des temps d'arrêt à Vancouver, des navires ont été réacheminés à des ports américains pour y décharger d'abord leurs cargaisons avant de revenir à Vancouver. Les temps d'arrêt à Vancouver étaient beaucoup plus longs que dans d'autres ports, même avant la grève. D'ailleurs, le temps passé à l'ancre était parfois plus long que la durée du voyage entre le port d'attache et le port de Vancouver. Dans d'autres ports, l'ancrage dure habituellement un à deux jours, contrairement à une ou deux semaines au port de Vancouver, voire plus dans certains cas.

Les répercussions sur les sociétés membres ont aussi été un peu le fruit du hasard, selon le moment où les navires arrivaient au port. Certains ont eu la chance que leurs navires accostent avant ou après la grève, tandis que d'autres ont été pris au milieu de celle-ci.

Cela dit, tout au long de la grève et par la suite, la présence de toutes sortes de problèmes est devenue évidente, non seulement au port de Montréal, mais aussi ailleurs. Nous devons donc y remédier collectivement. Les voici.

Les incendies et les rivières atmosphériques des dernières années ont mis en évidence la nécessité d'avoir des infrastructures résilientes aux changements climatiques. Le fait d'avoir un autre port sur la côte Ouest qui est capable de débarquer des véhicules serait utile en cas d'interruptions causées par des catastrophes naturelles ou d'autres raisons.

L'infrastructure portuaire doit être d'une taille suffisante et optimisée pour accueillir des volumes accrus de véhicules électriques en provenance d'Asie, en particulier de la Chine, car les importations sont passées de 190 véhicules en 2020 à 7 916 en 2022, ce qui représente une augmentation de plus de 4 000 %. Compte tenu des objectifs du Canada en matière de véhicules sans émissions, ces importations ne feront que grimper jusqu'à ce qu'on augmente la capacité nord-américaine pour les véhicules électriques, leurs pièces et leurs composants.

L'infrastructure du port de Vancouver doit également comprendre des bornes de recharge pour véhicules électriques afin de permettre le débarquement et la distribution des véhicules électriques. Nous savons que des efforts sont déployés à cet égard.

La qualité de l'infrastructure portuaire dépend de la qualité des services ferroviaires et de camionnage qui assurent la distribution des produits importés dans l'ensemble du pays. Il y a actuellement une pénurie importante de wagons pour desservir l'industrie automobile. La grève au port a exacerbé la situation, ce qui a retardé de nombreuses semaines le rétablissement complet suivant la perturbation.

De plus en plus, on estime que les ports canadiens et les infrastructures de transport en général au pays manquent de prévisibilité, de fiabilité, d'uniformité et d'efficacité, ce qui nuit à notre petit pays qui dépend du commerce. Par conséquent, certains expéditeurs envisagent d'approvisionner le marché canadien par les ports américains, en raison de la perte de confiance à l'égard des ports canadiens.

Même si les règlements négociés sont toujours préférables, lorsque les parties sont campées sur leurs positions, l'économie canadienne ne doit pas être prise en otage jusqu'à la conclusion d'une entente. Depuis la grève au port de Vancouver, nous avons été témoins de la fermeture de la Voie maritime du Saint-Laurent en octobre en raison d'une grève. Aussi, d'après les mesures prises par les

deux parties jusqu'à maintenant, il semble qu'une grève au port de Montréal est imminente, étant donné que la convention collective actuelle expirera le 31 décembre cette année.

Le Canada peut difficilement se permettre les coups durs qui sont portés à son économie et sa réputation. Cela s'ajoute à d'autres incidents frontaliers très visibles et coûteux, comme le blocage illégal du pont Ambassador et d'autres passages frontaliers essentiels en février 2022.

En conclusion, pour ces raisons, nous sommes très heureux que le ministre du Travail ait annoncé, le 19 octobre, la tenue d'un examen en vertu de l'article 106 du Code canadien du travail afin de regarder les questions structurelles qui ont donné lieu au conflit de travail au port de Vancouver et ailleurs. Nous avons hâte de voir le mandat de l'examen que le ministre s'est engagé à effectuer d'ici le 31 décembre cette année.

• (1115)

Nous espérons également que la nomination de M. Robert Dick à la tête du Bureau de la chaîne d'approvisionnement à Transports Canada permettra non seulement de cerner les problèmes, mais aussi d'établir une feuille de route claire et réalisable pour améliorer la situation. Les entreprises canadiennes et les consommateurs qui comptent sur elles ne méritent rien de moins.

Merci beaucoup.

**La présidente:** Je vous remercie, monsieur Adams.

Nous allons écouter M. Ashton, qui a tout au plus cinq minutes.

**M. Robert Ashton (président, International Longshore and Warehouse Union Canada):** Bonjour. Je remercie le Comité de m'accueillir.

Je m'appelle Robert Ashton, et je suis le président national de l'International Longshore and Warehouse Union Canada. Je représente environ 8 000 débardeurs sur la côte Ouest.

Les négociations entourant la grève de 2023 étaient vouées à l'échec avant même qu'elles ne soient lancées. Vous vous demandez peut-être pourquoi je commencerais par une telle déclaration. La réponse est fort simple. C'était en raison de ceux qui étaient présents ou absents à la table de négociation. La British Columbia Maritime Employers Association, ou BCMEA, était à la table au nom du patronat, ainsi que deux directeurs et un gestionnaire des RH, qui n'avaient aucun pouvoir décisionnel. Qui était absent? C'étaient les décideurs. Il n'y avait aucun représentant des exploitants de terminaux, qui connaissait les conditions de travail des terminaux et pouvait véritablement prendre des décisions au nom de leur entreprise dans le cadre des négociations.

Ce changement majeur de représentation à la table de négociation a commencé lors des rondes de 2010. Depuis, notre relation de négociation s'est envenimée. Au cours des dernières rondes de négociation, la BCMEA a choisi de se croiser les bras et d'espérer que le gouvernement du Canada intervienne et légifère pour imposer une convention collective à notre industrie, ou nous renvoie vers une tierce partie pour conclure une entente. Cela s'est avéré lorsque la BCMEA nous a remis une lettre indiquant ses plans d'avenir. Elle y proposait un scénario d'arbitrage exécutoire, qui contournait notre droit à la libre négociation collective garanti par la Charte. De plus, la BCMEA a refusé de nous rencontrer directement lorsque nous étions au Service fédéral de médiation et de conciliation. Ils nous ont obligés à passer par les médiateurs pour transmettre les offres de part et d'autre. Cela nous a prouvé que la BCMEA n'avait pas l'intention de négocier une convention collective avec notre comité.

La grève de 2023 a été le premier arrêt de travail important depuis des générations. Le syndicat sait qu'elle aurait pu être évitée si la BCMEA s'était présentée pour négocier avec nous. Pendant les négociations, lorsque la BCMEA nous a présenté ses offres globales pour le règlement, le comité de négociation du syndicat a réagi rapidement le jour même. Le syndicat, avec tous nos décideurs à la table, a été en mesure de répondre à chaque étape. Toutefois, la BCMEA mettait en moyenne de 7 à 10 jours pour répondre à nos offres globales. Chaque décision a dû être retirée et, selon nous, examinée par un décideur.

Un autre obstacle auquel nous nous sommes heurtés a été l'annonce de l'approbation du terminal 2 à Roberts Bank. Elle a eu un impact important sur les négociations, parce que ce terminal sera pratiquement automatisé, ce qui touchera nos membres.

La grève de la côte Ouest a eu des répercussions sur d'autres industries au Canada puisque les entreprises dépendent de l'expédition juste-à-temps. Si les entreprises du pays profitaient de l'infrastructure d'entreposage existante pour l'équipement et les marchandises, des problèmes comme ceux-là, qui peuvent survenir dans les ports et d'autres secteurs des transports, auraient moins d'incidence sur leurs activités. Voilà qui permettrait aussi d'offrir de bons emplois syndiqués à beaucoup plus de Canadiens. Ce modèle d'expédition juste-à-temps est vulnérable non seulement aux problèmes de relations de travail, mais aussi aux phénomènes météorologiques extrêmes, comme la rivière atmosphérique qu'il y a eu en Colombie-Britannique il y a quelques années.

En ce qui concerne l'innovation dans les ports, nous comprenons que les technologies évoluent continuellement. Tous comprennent la nécessité de rendre nos environnements de travail plus verts. Dans cette optique, nous devons examiner la technologie et l'équipement qui soutiennent à la fois les travailleurs et l'environnement. Je ne suis pas un expert dans ce domaine, mais je sais que l'équipement à l'hydrogène est bien meilleur pour l'environnement et permet de garder les travailleurs aux commandes des machines. Les seules qui gagnent à éliminer les emplois des travailleurs grâce à l'automatisation et à l'intelligence artificielle sont les sociétés, qui retirent leurs profits de nos collectifs et de nos travailleurs, ce qui n'est dans l'intérêt de personne, sauf elles.

En ce qui concerne la congestion portuaire dans les terminaux, on peut actuellement faire atterrir des avions dans certains de nos terminaux à conteneurs. Voilà à quel point c'est lent. La situation peut être corrigée si les parties de l'industrie maritime décident de se serrer les coudes et de mettre la main à la pâte.

Je tiens à remercier le Comité de me permettre de témoigner aujourd'hui. Mon exposé est terminé.

Je vous remercie.

• (1120)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Ashton.

Nous allons maintenant passer au ministre Dreeshen.

Je pense que nous allons devoir suspendre la séance un moment pour nous assurer du bon fonctionnement de la connexion de M. Dreeshen.

• (1120)

(Pause)

• (1125)

**La présidente:** Je suis heureuse que nous ayons pu régler tout cela.

Monsieur le ministre Dreeshen, soyez le bienvenu au Comité. Vous disposez d'un maximum de cinq minutes pour votre déclaration liminaire.

**L'hon. Devin Dreeshen (ministre des Transports et des Corridors Économiques, Gouvernement de l'Alberta):** Merci beaucoup, madame la présidente. Je m'excuse auprès de vous et de tous les membres du Comité pour les problèmes techniques que nous avons eus ce matin.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de faire part, au nom du gouvernement de l'Alberta, de mon point de vue sur la grève dans les ports de la côte Ouest, notamment Vancouver, le premier et le plus grand port du Canada, et Prince Rupert, qui est sur le point de devenir le deuxième port en importance du pays.

Permettez-moi de commencer par dire que les perturbations liées au travail ralentissent le commerce et entraînent une augmentation des coûts pour les consommateurs canadiens, en particulier ici en Alberta. Pour maintenir sa prospérité économique et en tant que province enclavée, l'Alberta dépend d'un système portuaire qui doit être efficace, et de corridors de transport et d'infrastructures d'accès au marché libres d'obstacles.

Les ports font partie intégrante du système de transport et de la chaîne d'approvisionnement, et leur bon fonctionnement se répercute sur la compétitivité du Canada et de l'Alberta. En 2022, c'est 18 milliards de dollars d'exportations de l'Alberta, dont des céréales, des minéraux et des produits forestiers...

[Français]

**M. Denis Trudel:** Madame la présidente...

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur le ministre, je suis désolée de vous interrompre. Pouvez-vous attendre un instant? Le problème n'a rien à voir avec vous. Nous avons peut-être des ratés du côté de la traduction. Restez avec nous, je vous prie.

[Français]

**M. Denis Trudel:** Il n'y a pas d'interprétation en français en ce moment.

[Traduction]

**La présidente:** Nous n'avons pas de traduction pour le moment.

**Une voix:** C'est revenu.

**La présidente:** D'accord, je vous prie de m'excuser, monsieur le ministre. Veuillez poursuivre.

**L'hon. Devin Dreesen:** Je vous remercie.

Je dirai simplement qu'en 2022, les exportations albertaines effectuées à partir des ports de la côte Ouest — c'est-à-dire Vancouver et Prince Rupert — ont totalisé 18 milliards de dollars, ce qui comprend tout, des céréales aux minéraux en passant par les produits forestiers.

La plupart des produits étaient destinés au Japon, à la Chine, aux États-Unis, à la Corée du Sud et au Pérou, mais le gel des activités prolongé que nous avons vu l'été dernier au port de Vancouver a eu une incidence négative sur la capacité de nombreuses industries albertaines à acheminer leurs produits vers les marchés internationaux.

Selon la BC Maritime Employers Association — l'association des employeurs du secteur maritime de la Colombie-Britannique —, cette grève a eu un effet sur du fret d'une valeur de plusieurs milliards de dollars, empêchant des marchandises telles que des pièces de voiture, des aliments réfrigérés, des engrais et des minéraux essentiels d'être livrés aux Canadiens ou à des partenaires commerciaux à l'étranger.

Durant cette grève, le gouvernement de l'Alberta avait deux grandes préoccupations concernant les chaînes d'approvisionnement: les exportations de marchandises en vrac qui soutiennent les expéditeurs de l'agriculture industrielle et les ports conteneurisés entrants qui soutiennent de larges segments de l'économie de consommation.

Pour ce qui est des exportations, l'industrie forestière de l'Alberta dépend de l'accès aux marchés asiatiques pour maintenir sa position concurrentielle et sa réputation d'expéditeur fiable de produits forestiers durables. La presque totalité des exportations de pâte à papier passe par le port de Vancouver.

Le secteur forestier de l'Alberta dépend aussi de l'accès aux trains pour soutenir ses exportations de bois massif vers les États-Unis. Or, le conflit de travail dans les ports a perturbé l'accès aux wagons en forçant les principales compagnies ferroviaires du Canada à repositionner leurs trains et leurs équipes ailleurs au pays, ce qui a eu pour effet de bouleverser l'organisation du travail et de limiter considérablement les activités de ces compagnies dans les ports de la côte Ouest.

Bien que les services liés aux céréales aient été maintenus en tant que services essentiels, l'Alberta s'est également inquiétée des conséquences que la grève allait avoir sur les produits agroalimentaires expédiés par conteneurs. L'arrêt de travail a entraîné la détérioration des produits réfrigérés sensibles au facteur temps, ce qui s'est répercuté sur l'offre globale de ces produits pour l'ensemble des Canadiens.

L'arrêt de travail a également eu des répercussions sur les produits importés, tels que les produits ménagers et de consommation, notamment les produits électroniques, la mode, les appareils électroménagers, les matériaux de construction, les voitures et les pièces de voiture. Pour les fabricants industriels, en particulier pour l'industrie des engrais de la province, la durée de la grève a forcé un réaménagement considérable, coûteux et à long terme du flux des échanges commerciaux.

Par exemple, certains producteurs dépendent de l'importation de phosphate pour produire des engrais. Or, la restriction des importations a obligé les installations à choisir entre des mises à pied coûteuses qui n'étaient pas prévues ou la conclusion de contrats à long terme avec d'autres ports.

Lors du gel des activités au port de Vancouver, le gouvernement de l'Alberta a exprimé ses inquiétudes au sujet des conséquences importantes et néfastes que ces troubles allaient avoir sur les économies de l'Alberta et du Canada, ainsi que sur la réputation de partenaire commercial fiable dont jouissait notre pays. Nous avons souligné la nécessité pour le gouvernement fédéral d'élaborer un nouveau processus pour faire face au risque d'arrêts de travail dans les ports et autres infrastructures névralgiques de la chaîne d'approvisionnement.

Comme autre exemple de la nécessité d'un nouveau processus, le Canadien National et le Canadien Pacifique Kansas City ont conclu des conventions collectives avec la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, qui arriveront à échéance le 31 décembre prochain. Il est possible que d'autres moyens de pression soient exercés au début de 2024, ce qui pourrait avoir une incidence sur les mécaniciens de locomotive, les chefs de train et les ouvriers de gare de triage des deux compagnies.

L'Alberta encourage le gouvernement fédéral à envisager des mécanismes qui seront en mesure de prévenir les interruptions de travail coûteuses dans le secteur des transports. Il pourrait par exemple apporter des modifications au Code canadien du travail afin de se donner le pouvoir d'imposer un arbitrage contraignant avant que les activités ne soient interrompues.

Le Canada ne peut pas se permettre de voir ses infrastructures essentielles perturbées à nouveau. Les chemins de fer de catégorie I, les ports et les aéroports sont indispensables à la chaîne d'approvisionnement et aux économies de l'Alberta et du Canada tout entier. L'Alberta, de concert avec la Saskatchewan et le Manitoba, demande depuis des années une meilleure représentation au sein du conseil d'administration de l'autorité portuaire de Vancouver, cette voie d'accès d'une importance cruciale pour les échanges commerciaux que l'Alberta entretient avec d'autres marchés internationaux.

Enfin, je voudrais souligner qu'il est important que le gouvernement fédéral traite les perturbations de la chaîne d'approvisionnement dans l'Ouest du Canada avec la même urgence qu'il traite les problèmes similaires dans l'Est du pays, où une loi de retour au travail a été utilisée lors d'une grève portuaire d'une journée à Montréal. Ici, sur la côte Ouest, les perturbations ont duré plus d'un mois. C'est dans ce contexte que l'Alberta a dirigé la charge pour rappeler ses responsabilités au gouvernement fédéral et l'inviter à recourir là aussi à une loi de retour au travail.

Il est d'importance cruciale qu'à l'avenir, le gouvernement fédéral garantisse la stabilité de la main-d'œuvre et, ce faisant, qu'il soutienne une chaîne d'approvisionnement résiliente afin de protéger notre économie et les Canadiens qui en dépendent.

• (1130)

Madame la présidente, membres du comité, je vous remercie de m'avoir permis de vous parler de l'importance pour le Canada de travailler en tant que pays et pour le gouvernement fédéral de travailler au nom de tous les Canadiens.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous passons à la première série de questions des membres du Comité, avec M. Jeneroux, pour six minutes.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, monsieur le président, et merci à tout le monde de s'être joint à nous aujourd'hui.

J'aimerais commencer par M. Kingston et M. Adams, car je tiens à ce que leurs réponses soient portées au compte-rendu. La semaine dernière, Transports Canada nous a parlé de pertes en matière d'expédition qui pourraient atteindre 13 milliards de dollars et de pertes économiques qui pourraient atteindre 1 milliard de dollars. Êtes-vous tous les deux d'accord avec ces montants?

**M. David Adams:** Selon moi, c'est à peu près exact. D'autres sources avancent des chiffres semblables.

**M. Matt Jeneroux:** Merci.

Monsieur Kingston, qu'en pensez-vous?

**M. Brian Kingston:** Oui, je dirais la même chose que M. Adams. Nous avons fourni des renseignements à Transports Canada pour l'aider à faire cette évaluation, alors cela me semble juste.

**M. Matt Jeneroux:** Très bien.

Comme l'a indiqué M. Dick la semaine dernière: « Les entreprises ont tendance à procéder à certains ajustements lorsqu'elles constatent une vulnérabilité, ou anticipent le déclenchement d'un conflit de travail. Elles cherchent toujours à atténuer les risques, et c'est vrai lors de n'importe quel processus de négociation. » C'est un extrait tiré des bleus de la réunion du jeudi 30 novembre.

Il faisait référence à la convention collective qui a pris fin le 31 mars 2023. Bien que vous ayez évoqué certains chiffres, seriez-vous d'accord pour dire que ces derniers pourraient être encore plus élevés étant donné qu'en ce moment, comme je pense vous l'avoir entendu dire, monsieur Adams, la perception de prévisibilité dans les ports canadiens semble entachée?

• (1135)

**M. David Adams:** Je pense que cela va de soi, et je sais avec certitude que mes membres ont pris des mesures d'urgence bien avant que cette grève ne se produise.

**M. Matt Jeneroux:** Monsieur Kingston, qu'en pensez-vous?

**M. Brian Kingston:** Oui, les répercussions sont les mêmes. Ce que nous avons constaté, c'est que les entreprises cherchent maintenant à réduire leur dépendance à l'égard du port de Vancouver. Elles auraient pris des mesures appropriées lorsqu'elles ont constaté qu'il pourrait y avoir des perturbations. On se retrouve donc avec une baisse du trafic.

Comme l'a souligné M. Adams, étant donné la possibilité d'un arrêt de travail au port de Montréal et le fait que les perturbations sont devenues une caractéristique du système de transport canadien — et non plus une anomalie —, les entreprises envisageront la prise de mesures d'urgence bien à l'avance.

**M. Matt Jeneroux:** Monsieur le ministre Dreeshen, merci de vous être joint à nous aujourd'hui.

Environ une semaine après l'arrêt de travail, soit le 11 juillet, vous avez écrit une lettre dans laquelle vous encouragez l'International Longshore and Warehouse Union et la British Columbia Maritime Employers Association à non seulement...

[Français]

**M. Denis Trudel:** Madame la présidente, excusez-moi.

Il y a encore un problème concernant l'interprétation. Je ne pense pas que ce soit l'interprète. Je pense que son micro fonctionne mal.

[Traduction]

**La présidente:** Veuillez nous excuser pour l'interruption. Pourriez-vous réessayer?

**M. Matt Jeneroux:** Monsieur le ministre, avec la lettre que vous avez écrite pour demander une résolution immédiate de la grève, votre but était-il... En ce qui concerne les raisons qui vous ont motivé à écrire cette lettre, y avait-il la perception d'un manque de leadership de la part du gouvernement canadien et des représentants du gouvernement canadien?

**L'hon. Devin Dreeshen:** Nous aimons simplement la cohérence. Je pense que le gouvernement fédéral a fait preuve d'un grand leadership lors de la grève qui a eu lieu un an plus tôt au port de Montréal. Il y a eu une journée de grève, et le Parlement a adopté une loi de retour au travail qui a permis d'assurer le fonctionnement du port et d'éviter une perturbation de la chaîne d'approvisionnement nationale.

Le gouvernement s'en est félicité, sachant que les marchandises allaient continuer à circuler, qu'il eut s'agit d'importations ou d'exportations. Nous avons toutefois été consternés de voir qu'un an plus tard, le même gouvernement n'a pas traité la grève portuaire de la côte Ouest avec le même sentiment d'urgence. On a laissé la grève s'éterniser pendant plus d'un mois dans le premier port du Canada et dans celui qui deviendra bientôt le deuxième plus grand port du pays. Lorsqu'on regarde toutes les perturbations et l'effet domino que cela a pu occasionner à l'échelle du pays — les entreprises qui ont suspendu ou supprimé des quarts de travail, les répercussions pour les travailleurs de partout au Canada, en Alberta, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan et au Manitoba —, on a vraiment l'impression que l'entreprise a été prise en otage en l'empêchant d'acheminer ses produits vers les marchés.

Je pense que l'urgence était appropriée dans le cas de Montréal, mais sur la côte Ouest, on s'est posé toutes sortes de questions quant à la raison pour laquelle le gouvernement fédéral a traité la situation différemment.

**M. Matt Jeneroux:** C'est très bien. Merci de nous avoir fait part de cela.

Vous avez donné quelques exemples des effets persistants que vous constatez aujourd'hui.

Je suis curieux de savoir si vous pouvez en donner d'autres. Comme cela a été dit, les chiffres que nous avons reçus du ministère des Transports — 13 milliards de dollars de pertes d'expéditions et 1 milliard de dollars de pertes économiques — semblent tenir compte d'une partie de la chronologie des événements, mais il est évident qu'il pourrait y avoir d'autres répercussions à plus long terme.

J'aimerais que vous nous donniez d'autres exemples de répercussions encore visibles.

**L'hon. Devin Dreeshen:** Bien sûr.

La plupart des exportations de blé, de canola, de carburant, d'huile de canola et de bois de l'Alberta se font par les ports de la côte Ouest. Ce sont les principales exportations. Toutes se chiffrent en milliards de dollars.

Je sais que l'on dit souvent que le Canada a la réputation d'être un expéditeur fiable. Une grande partie des répercussions se font sentir en coulisses. Des entreprises canadiennes essaient de créer des produits ici, au Canada, puis de les vendre et de les exporter dans le monde entier. Lorsque les clients à l'autre bout constatent que les produits ne sont pas expédiés depuis le Canada, ils choisissent de se détourner des produits canadiens ou de ne pas acheter de biens produits au Canada.

Il en résulte un désavantage concurrentiel, car ils finissent par s'approvisionner dans d'autres régions du monde qui produisent du blé, du canola, du carburant, de l'huile de canola et du bois. Résultat? Nous assistons à une baisse des prix des produits canadiens.

Il y a tellement d'aspects différents qui ont une incidence sur les travailleurs dans le pays et sur notre compétitivité à l'échelle mondiale lorsqu'il s'agit de vendre des produits. Lorsque la chaîne d'approvisionnement ne fonctionne pas, les deux parties sont touchées.

• (1140)

**La présidente:** Merci, monsieur le ministre.

Nous allons passer à M. Sidhu, pour six minutes.

**M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.):** Merci, madame la présidente, et merci à nos témoins d'avoir pris le temps de se joindre à nous ce matin.

Ma première question s'adresse à M. Kingston.

Vous avez mentionné que plus de 300 000 véhicules ont transité par le port de Vancouver. Comme nous l'avons entendu, un quart des véhicules vendus au Canada ont passé par ce port. Vous avez dit que les cargaisons de véhicules ont diminué au cours des dernières années, c'est-à-dire même avant cette grève.

Comment expliquez-vous cette baisse alors que, dans l'ensemble, les échanges commerciaux du Canada sont en hausse?

**M. Brian Kingston:** Merci.

Avant cette grève, l'industrie automobile mondiale se remettait encore d'une pénurie de semi-conducteurs. Cette pénurie a eu une incidence sur le volume des ventes de véhicules en Amérique du Nord et dans le monde entier. La pénurie de semi-conducteurs liée à la pandémie a fait en sorte qu'on n'a pas pu produire les dizaines de millions de véhicules qui auraient dû être produits à l'origine.

Cela a été un facteur important et un moteur de la réduction des volumes de ventes, ainsi que de certains des problèmes de stocks que nous avons connus avant cela. C'est d'ailleurs pour cette raison que ces perturbations à Vancouver, et aussi à Montréal, ont été si problématiques. Elles se sont produites au moment même où l'industrie commençait à se remonter la pente sur le plan du volume des échanges commerciaux. Les perturbations ont donc à leur tour retardé la reprise de la production.

**M. Maninder Sidhu:** La pénurie mondiale de semi-conducteurs a entraîné une baisse de trafic dans ces ports, même avant la grève.

Dans votre exposé liminaire, vous avez mentionné quelques recommandations. J'aimerais vous entendre plus à fond au sujet de votre troisième recommandation.

**M. Brian Kingston:** Absolument.

Aux termes de notre troisième recommandation, nous disons que nous aimerions que le bureau de la chaîne d'approvisionnement récemment créé soit en mesure de faire une partie du travail par l'in-

termédiaire de Transports Canada. Nous aimerions que le gouvernement fédéral renforce son rôle de leadership et de coordination en ce qui concerne les ports et les infrastructures commerciales essentielles.

Ce que je veux dire par là, c'est qu'il faut identifier les ports et les corridors clés qui doivent absolument être fonctionnels, puis procéder à l'évaluation des risques et à la planification de réponses en cas de perturbations. Comme je l'ai souligné, il s'agit d'une caractéristique de l'économie canadienne, et non d'un cas isolé. Nous devons donc malheureusement nous y préparer.

Dans l'éventualité de telles perturbations, nous aimerions qu'il y ait de meilleurs plans de communication et une meilleure coordination entre tous les ordres de gouvernement afin que l'industrie puisse au moins savoir à qui s'adresser pour l'aider à trouver comment contourner l'axe de transport touché afin d'assurer que ses produits pourront continuer à circuler.

**M. Maninder Sidhu:** Vous avez dit que le trafic était en baisse au port de Vancouver.

La tendance est-elle la même dans d'autres ports?

**M. Brian Kingston:** Oui.

Au moins du point de vue du secteur de l'automobile, nous constatons que la réputation du port de Montréal et du port de Vancouver a été sérieusement entachée. Les entreprises essaient, dans la mesure du possible, de réduire leur dépendance à l'égard de ces ports pour faire en sorte qu'en cas d'arrêt, elles disposent d'un plan d'urgence.

Je précise encore une fois que, compte tenu du fait qu'il pourrait y avoir une grève au port de Montréal à la fin du mois, les entreprises doivent se préparer en conséquence. Dans la mesure du possible, elles font transiter leurs produits par les États-Unis. Les volumes de ces ports ont donc diminué.

**M. Maninder Sidhu:** Monsieur Adams, vous avez mentionné le changement climatique, les effets qu'il a sur les écosystèmes de notre chaîne d'approvisionnement et l'importance de s'attaquer à ce problème — que ce soit en investissant 1 milliard de dollars dans une infrastructure de recharge, en faisant la promotion des véhicules électriques ou en consacrant davantage de fonds à la recherche et à l'innovation — et de travailler avec les industries pour contribuer à lutter contre le changement climatique.

Vous avez également mentionné les goulets d'étranglement de notre chaîne d'approvisionnement. Notre fonds national des corridors commerciaux, doté de milliards de dollars, permet d'atténuer certaines des pressions exercées sur les écosystèmes, qu'il s'agisse des lignes ferroviaires, du camionnage ou du fret aérien.

Selon vous, monsieur Adams, que peut-on faire de plus pour alléger certaines de ces pressions?

**M. David Adams:** Je pense que nous en avons déjà parlé. Il faut simplement adopter une approche globale de l'infrastructure de transport, et c'est une chose que nous tentons de faire en tant qu'association. Chaque année, nous réunissons la communauté ferroviaire, la communauté des transporteurs routiers et les ports, et nous essayons d'avoir une discussion collective sur la manière d'améliorer le fonctionnement du système, car l'une des difficultés, c'est que chaque fois que vous parlez à une seule partie, elle pointe le doigt et déclare ce qui suit: « Ce n'est pas nous qui causons ces problèmes. Ce sont les chemins de fer ou les ports ».

Cela nous ramène au message que M. Kingston a également transmis. Nous devons avoir une vision plus globale et plus complète des infrastructures de transport et de leurs différentes composantes qui sont présentes dans notre société.

• (1145)

**M. Maninder Sidhu:** Au cours de vos conversations avec les intervenants de l'écosystème, examinent-ils les innovations que d'autres pays apportent peut-être dans leurs ports? Cela fait-il partie de la conversation?

**M. David Adams:** Je n'ai pas vraiment l'occasion d'avoir ce genre de conversations, mais je pense que c'est probablement le cas. C'est comme n'importe quel secteur qui étudie les meilleures pratiques adoptées dans le monde entier.

**M. Maninder Sidhu:** Il me reste une minute, si vous voulez ajouter quelque chose.

**M. David Adams:** L'une des observations que je formulerais, c'est que, si vous examinez nos ports, le fait est que la plupart d'entre eux sont des ports d'entrée pour le secteur de l'automobile et surtout pour les véhicules finis. Au Canada, nous utilisons très peu nos ports pour exporter des véhicules finis ou même des pièces détachées. Donc, en réalité, c'est un problème d'importation. Ce qui est problématique pour l'industrie nord-américaine et, collectivement, pour nos membres, c'est le dialogue nord-sud et la frontière qui existe pour la fabrication et la distribution en Amérique du Nord.

**M. Maninder Sidhu:** J'étais à Washington où les dirigeants de l'hémisphère occidentale se sont réunis, dans le cadre du Partenariat des Amériques pour la prospérité économique, ou PAPE, pour parler de la résilience de la chaîne d'approvisionnement et de la manière dont nous pouvons travailler ensemble pour atténuer certaines des pressions qui sont exercées sur nos chaînes d'approvisionnement. Comme nous le savons, la pandémie a eu des répercussions sur bon nombre de nos chaînes d'approvisionnement à l'échelle mondiale, et nous travaillons donc à la résolution de ces problèmes avec d'autres pays. Je crois qu'il est important d'avoir ces conversations, comme vous le faites au sein de vos écosystèmes, mais je mentionne encore une fois qu'il importe de travailler en collaboration avec tous nos partenaires.

Je vous remercie infiniment du temps que vous m'avez accordé, madame la présidente.

**La présidente:** Je vous remercie.

Monsieur Trudel, veuillez prendre la parole pendant six minutes.

[Français]

**M. Denis Trudel:** Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être avec nous pour cette importante étude aujourd'hui.

Monsieur Ashton, pendant la grève au port de Vancouver, beaucoup de voix réclamaient l'adoption d'une loi spéciale de retour au travail, mais vous avez maintenu votre rapport de force et ce n'est pas arrivé.

Quelles auraient été les répercussions sur les travailleurs si le gouvernement avait acquiescé à ces demandes concernant l'adoption d'une loi spéciale?

[Traduction]

**M. Robert Ashton:** Nos droits auraient été supprimés, tout simplement. Nous n'aurions pas été en mesure de négocier librement

une convention collective prévoyant des conditions adaptées à notre secteur.

Si cela devait se produire, nous assisterions à une destruction totale des relations entre les employeurs, les syndicats et les travailleurs, et c'est quelque chose qui ne doit jamais se produire. Je suis complètement d'accord pour dire que la négociation collective est difficile, mais nous devons être autorisés à la mener. Nous devons être en mesure d'obtenir des gains pour nos membres. Lorsque nos employeurs font des profits, lorsqu'ils prospèrent, nous nous attendons à prospérer aussi.

[Français]

**M. Denis Trudel:** Pouvez-vous me parler un peu plus longuement des gains que vous avez faits grâce à ces négociations qui ont eu lieu pendant la grève?

[Traduction]

**M. Robert Ashton:** Nous avons été en mesure de négocier une augmentation salariale équitable en tenant compte des taux d'intérêt qui augmentaient et des taux d'inflation enregistrés dans la province. Ces hausses du taux d'inflation ne sont pas causées par les travailleurs, mais plutôt par d'autres facteurs.

L'un des résultats les plus importants que nous ayons obtenus au cours des négociations, c'est une protection pour nos ouvriers qualifiés et une protection pour l'avenir de notre travail, parce que nos employeurs refusaient d'aider nos ouvriers qualifiés à mettre à niveau leurs compétences et de leur offrir une formation sur l'utilisation de nouvelles technologies, ou même sur l'utilisation d'anciennes technologies qui avaient légèrement changé. Nous perdions une grande partie de notre compétence à cet égard et, malheureusement, il y a eu une grève de 13 jours, mais nous avons été en mesure d'obtenir ce résultat, une fois que les employeurs se sont assis à la table des négociations et ont eu une conversation avec nous. Nous avons pu obtenir une formulation qui oblige nos employeurs à former nos gens de métier et à mettre à niveau leurs compétences.

[Français]

**M. Denis Trudel:** La dernière grève au port de Vancouver remonte à 1969. On peut donc dire qu'il est assez rare de voir des arrêts de travail de cette nature.

Confirmez-vous cela?

• (1150)

[Traduction]

**M. Robert Ashton:** C'est exact. Comme je l'ai indiqué, il n'y avait pas eu d'arrêt de travail depuis plusieurs générations. En 2018, nous avons vécu la même situation avec la BCMEA, parce qu'elle ne voulait pas négocier avec nous à l'époque. Ce que nous avons fait en 2018, c'est interdire les heures supplémentaires dans un terminal. La BCMEA a alors choisi de mettre tout le pays en lock-out, et malgré cela, vous n'entendez pas aujourd'hui les membres de la classe patronale et de la classe dirigeante crier au meurtre lorsqu'ils nous mettent en lock-out. Ce qui est bon pour l'un est bon pour l'autre.

[Français]

**M. Denis Trudel:** On sait que le Canada a un triste bilan relativement à la protection des travailleurs. On a souvent eu recours à des lois spéciales.

Un projet de loi antibrisseurs de grève a été déposé, il y a un mois.

Quelle est votre opinion quant à ce projet de loi? Trouvez-vous qu'il est bon? Pourrait-il être amélioré? Y a-t-il des éléments qu'on pourrait y ajouter pour le renforcer?

[Traduction]

**M. Robert Ashton:** Parlez-vous de la loi anti-briseurs de grève?

[Français]

**M. Denis Trudel:** Oui, je parle du projet de loi anti-briseurs de grève, qui a été déposé à la Chambre des communes il y a à peu près un mois.

[Traduction]

**M. Robert Ashton:** Il s'agit du projet de loi C-58. Oui, c'est assurément une bonne loi. Cependant, le délai de 18 mois après l'obtention de la sanction royale ne devrait pas exister. La loi devrait être promulguée immédiatement, afin de protéger les droits des travailleurs. D'autre part, le recours à des briseurs de grève sur les lieux de travail devrait être absolument interdit. Lorsqu'un employeur utilise un briseur de grève, il fait pencher la balance. Il crée une animosité en milieu de travail qui ne peut jamais être réparée. En cas de grève ou de lock-out, nous n'allons pas travailler. Le lieu de travail devrait être complètement fermé, car cela oblige vraiment les deux parties à s'asseoir à la table des négociations, à agir comme des adultes et à trouver un accord pour le bien du milieu de travail et des travailleurs.

[Français]

**M. Denis Trudel:** Concrètement, quelles seraient les répercussions de l'adoption de ce projet de loi sur les débardeurs du port de Vancouver?

[Traduction]

**M. Robert Ashton:** Nous comprendrions parfaitement que nous n'aurions plus à craindre que nos employeurs fassent venir des travailleurs pour tenter de briser notre volonté, de briser le syndicat, de briser les reins des employés ou de briser les reins de nos membres. Cette mesure législative revêt probablement une plus grande importance pour les travailleurs canadiens que ne le comprennent réellement bon nombre d'entre nous, car elle uniformisera les règles du jeu. Cela aurait dû être fait il y a des générations, mais ces mesures seront finalement couronnées de succès, grâce au travail acharné du NPD, des libéraux et du Bloc québécois.

[Français]

**M. Denis Trudel:** Merci, monsieur Ashton.

[Traduction]

**La présidente:** Je vous remercie, monsieur Trudel.

Nous allons maintenant passer à M. Cannings.

Monsieur Cannings, vous avez la parole pendant six minutes.

**M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NPD):** Je remercie tous les témoins de leur participation à la séance d'aujourd'hui. Je vais continuer d'interroger M. Ashton pour parler de la situation en matière de négociation collective qui, comme vous l'avez laissé entendre, semble exiger plus de temps qu'il en faut parce que les employeurs n'étaient pas à la table des négociations. Au lieu de cela, vous traitiez avec la BCMEA qui, semble-t-il, ne détenait pas de réels pouvoirs de négociation directs au nom des employeurs. Tout ce que vous leur suggériez devait être transmis aux employeurs, et cela prenait parfois une semaine ou dix jours.

Je me demande si vous pourriez nous en dire davantage à ce sujet, et nous expliquer comment les choses se passaient auparavant, car comme nous l'avons entendu dire, la dernière grève dans le port de Vancouver remonte à 1969. Personnellement, j'étais au moins né à cette époque. Je ne sais pas combien d'autres personnes ici présentes étaient en vie à cette époque. Monsieur Ashton, je vous laisse le soin de parler de l'effet que ces communications par personnes interposées ont sur les négociations, à tout le moins du point de vue de l'efficacité.

**M. Robert Ashton:** Oui, bien sûr.

Avant 2010, un certain nombre d'employeurs directs étaient présents à la table des négociations, qu'il s'agisse du président du conseil d'administration ou de l'exploitant direct des terminaux. Il y avait quelqu'un à la table des négociations. Si une question concernant un terminal devait être discutée, le représentant du terminal se présentait.

Après 2010, cela ne s'est pas produit. En 2018, nous étions bloqués par deux problèmes que nous devons résoudre. Nous avons demandé à deux employeurs distincts de se présenter à la table des négociations. Nous avons dû demander à plusieurs reprises que ces employeurs se présentent à la table des négociations. La BCMEA a refusé de les laisser venir. Dès que ces deux employeurs directs se sont présentés, nous avons réussi à régler les problèmes qui les concernaient et nous sommes passés au problème suivant. Nous avons réussi à obtenir une convention collective.

Au cours du dernier cycle de négociations, nous avons distingué les principaux problèmes rencontrés à la table des négociations qui avaient trait aux employeurs directs. Lorsque nous avons parlé de l'entretien dans notre secteur... Chaque terminal est différent et a des besoins différents en matière d'entretien. Nous voulions que les employeurs directs décrivent leurs besoins en matière d'entretien. Nous pourrions ainsi élaborer un plan global pour améliorer et corriger les problèmes rencontrés sur les quais. La BCMEA a refusé catégoriquement de permettre aux représentants de ces terminaux de participer aux négociations et d'avoir ces conversations directement avec le syndicat. Comment pouvons-nous discuter de cela avec un tiers — la BCMEA en l'occurrence — qui n'est pas au courant de ce qui se passe dans les terminaux? Comment pouvons-nous négocier de cette façon?

De mon côté, j'invite des représentants supérieurs de toutes mes sections locales qui connaissent le secteur et qui ont travaillé dans les terminaux. Nous pouvons envoyer des experts sur place à tout moment. Voilà pourquoi la BCMEA met tant de temps à répondre. Lorsqu'elle nous a remis ses offres globales, nous avons répondu à la première en huit ou dix heures, et nous avons renvoyé ces réponses. Il leur a fallu sept jours pour nous répondre. La fois suivante, la même chose s'est produite. Nous avons répondu le jour même, soit 14 ou 15 heures plus tard, mais il leur a fallu 10 jours pour nous répondre. Cela faisait 17 jours au total. Nous avons fait la grève pendant 13 jours.

Oui, je crois que nous aurions pu éviter la grève s'ils avaient été présents pour négocier.

● (1155)

**M. Richard Cannings:** Je vous remercie de votre réponse.

Nous avons entendu des témoignages qui laissent entendre que des marchandises ont été acheminées vers d'autres ports à long terme, et pas seulement pendant la grève. Je sais que votre syndicat représente des travailleurs d'autres ports. Il est certain qu'à Los Angeles, à Long Beach...

Je me demande si les choses sont différentes là-bas, ou si elles sont identiques. Quelles sont les possibilités d'obtenir des accords équitables pour les travailleurs de ces ports? Comment le système fonctionne-t-il là-bas?

**M. Robert Ashton:** Je ne peux pas dire grand-chose à propos du comportement du secteur international, car je ne joue pas directement un rôle dans ce domaine.

Pendant les cycles de négociation du secteur du débardage, le fret est acheminé ailleurs. C'est ce qui est fait. Les compagnies maritimes n'entretiennent aucune relation avec les ports, à moins que le terminal leur appartienne. Elles peuvent plier bagage et aller ailleurs. Si elles trouvent un port ouvert, elles s'y rendent.

Quand l'ILWU menait ses négociations, le fret s'est déplacé vers la côte est. Lorsque nous menions nos négociations, il s'est déplacé vers le sud. C'est ce qui se produit. En fin de compte, une fois que les négociations collectives sont terminées et que nous avons une convention collective, il incombe aux parties de discuter et de ramener le travail. La situation n'est pas catastrophique dans les ports de la Colombie-Britannique. À mon avis, nous sommes en fait l'un des ports les plus productifs du monde. Nous ne suspendons pas nos activités. Nous n'avons connu qu'une seule grève depuis très longtemps. La plupart de nos fermetures récentes sont attribuables aux conditions météorologiques.

**La présidente:** Il vous reste 40 secondes.

**M. Richard Cannings:** D'accord. J'ai encore un peu de temps.

Vous avez brièvement évoqué le fait que les terminaux à conteneurs ne fonctionnent pas à plein rendement, et vous avez déclaré que nous pouvions remédier à cela.

Je me demande si vous pourriez développer cette observation.

**M. Robert Ashton:** À l'heure actuelle, les terminaux à conteneurs de la Colombie-Britannique travaillent au ralenti, pour le dire poliment. Cela n'a rien à voir avec notre grève. Je ne dirai pas ce que j'allais dire, parce que les interprètes... Cela n'a rien à voir avec notre grève — absolument rien. Le problème, c'est l'économie mondiale. Le transport maritime connaît des hauts et des bas. Nous avons proposé à nos employeurs d'aller à la rencontre de nos clients, de s'asseoir avec eux et de leur expliquer que nos négociations sont terminées. « Nous sommes prêts à travailler, alors reprenons le transport des marchandises ». Nous avons reçu des réponses telles que: « Pas tout de suite », « Peut-être plus tard » et « C'est bon ».

Si nos employeurs ne sont pas disposés à nous accompagner pour rencontrer les clients, c'est également un problème.

**La présidente:** Je vous remercie de votre intervention.

Nous allons maintenant donner la parole à M. Martel pendant cinq minutes.

[Français]

**M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Je remercie les témoins qui sont avec nous aujourd'hui.

Lorsque les gares ferroviaires, les aéroports et les ports arrêtent de fonctionner à cause d'une grève, cela fait terriblement mal à l'économie.

Monsieur le ministre, j'ai trouvé vos propos intéressants, notamment quand vous avez dit que le gouvernement avait manqué de leadership pendant la grève au port de Vancouver. À Montréal, une loi spéciale a été adoptée, et les gens sont retournés au travail. Cela a permis à l'économie de continuer de tourner.

D'après vous, que pourrions-nous faire pour éviter que ces grèves traînent en longueur et bloquent l'économie pendant un mois, voire deux?

• (1200)

[Traduction]

**L'hon. Devin Dreeshen:** Je pense que le gouvernement fédéral pourrait modifier le Code canadien du travail et ajouter d'autres outils à la boîte à outils pour gérer ce type de conflits de travail. Le but serait que le ministre fédéral du Travail, ou le Cabinet fédéral puisse imposer un arbitrage contraignant en cas d'échec des négociations collectives dans les secteurs d'infrastructures essentielles.

Je sais que M. Ashton parlait des employés, des employeurs et des syndicats, mais lorsqu'il s'agit d'infrastructures essentielles, comme les ports et les aéroports, il ne s'agit pas d'une relation habituelle entre un employeur et un syndicat. Il s'agit d'éléments essentiels de l'infrastructure canadienne dont un très grand nombre d'industries et de travailleurs partout au pays dépendent pour exercer leurs activités de façon efficace.

En ce qui concerne la province de l'Alberta, il est évident que les conventions collectives importent. Les syndicats ont leur place au Canada, mais lorsqu'il s'agit de nos infrastructures essentielles, nous devons être un pays, comme beaucoup d'autres pays du monde entier, qui considère les infrastructures essentielles comme une priorité pour la nation, afin de faire en sorte que les marchandises puissent entrer au Canada ou être vendues dans le monde entier. Nous pouvons avoir des emplois bien rémunérés dans l'ensemble du pays et ne pas laisser un syndicat de 8 000 travailleurs de terminaux, qui exercent leurs fonctions sur un site appartenant à des infrastructures essentielles, prendre en otage tout un pays en ce qui concerne l'importation et l'exportation de marchandises.

C'est une mesure que le gouvernement fédéral devrait prendre pour veiller à ce que nous puissions protéger les infrastructures essentielles du Canada.

[Français]

**M. Richard Martel:** Merci, monsieur le ministre.

Je ne sais pas si vous serez en mesure de me répondre ou de vous prononcer sur la question suivante, mais je la pose quand même.

Quel est votre avis sur le projet de loi C-58, qui interdirait le recours à des travailleurs de remplacement?

Cela pourrait-il aider pour ce qui est des négociations et accélérer les choses?

[Traduction]

**L'hon. Devin Dreeshen:** Lorsque nous envisageons la capacité concurrentielle du Canada dans son ensemble, nous devons aussi envisager celle des autres pays et la façon dont ceux qui ont les meilleurs marqueurs concurrentiels gèrent leurs syndicats et leurs affaires, ainsi que leurs opérations.

Comme le mentionnait M. Kingston, il y a toujours un moyen. Que ce soit en réacheminant certains produits par les États-Unis ou autre, le déroulement des opérations trouvera une façon de faire. Maintenant, en ce qui concerne la main-d'œuvre, nous devons nous assurer d'être là pour les entreprises canadiennes, parce qu'elles donnent essentiellement aux gens la possibilité de nourrir leurs familles. Nous voulons nous assurer, tout particulièrement ici en Alberta et dans l'ensemble du pays, de disposer d'un environnement favorable pour les entreprises, qui créent des emplois bien rémunérés dans l'ensemble du pays et plus particulièrement dans toute l'Alberta. En tant que province, nous voulons toujours nous assurer d'être favorables aux entreprises et aux travailleurs, parce que cela va beaucoup nous aider à trouver une bonne qualité de vie dans ce pays.

[Français]

**M. Richard Martel:** Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Kingston, vous avez parlé tantôt de réputation. Pourtant, la dernière grève remonte à 1969. Une autre grève s'est produite cet été, et vous dites que cela ternit notre réputation.

De quelle manière cette autre grève ternit-elle notre réputation?

[Traduction]

**M. Brian Kingston:** Cela a eu une incidence réelle sur notre réputation, car ce n'était pas uniquement la grève. Nous avons eu de nombreuses grèves dans les ports et dans les chemins de fer au cours des trois dernières années. On dirait qu'il ne se passe pas six mois avant que le CVMA ne s'engage, de façon imminente et d'une manière ou d'une autre, dans un autre conflit de travail au Canada. C'est devenu un réel problème.

Par conséquent, les sociétés doivent désormais prévoir d'éviter, dans la mesure du possible, les ports et les points clés de l'infrastructure des transports au Canada susceptibles de perturber leur calendrier de production ou doivent concevoir des plans d'urgence à cet effet. Cela a porté atteinte à leur réputation et le Canada a dorénavant la réputation de ne pas être fiable pour le transport des produits.

• (1205)

**La présidente:** Merci beaucoup.

Passons à monsieur Miao, je vous prie, qui dispose de cinq minutes.

**M. Wilson Miao (Richmond-Centre, Lib.):** Je vous remercie, madame la présidente.

Tout d'abord, j'aimerais remercier tous les témoins d'être venus aujourd'hui.

Vendredi dernier, j'étais heureux de pouvoir accompagner le ministre Wilkinson au terminal de croisières Canada Place à Vancouver, pour faire écho à l'annonce faite à Halifax par le ministre Rodriguez. Des représentants de l'Administration portuaire de Vancouver et de la chambre de commerce de Vancouver se sont joints à nous.

Notre gouvernement annonce donc la création d'un corridor de transport écologique, un investissement qui contribuera à établir des corridors de transport maritime écologiques et à décarboner le secteur maritime dans les principales zones de navigation dans le Pacifique, dans les Grands Lacs, dans la Voie maritime du Saint-Laurent et partout au Canada.

Ce programme de corridor écologique est important pour que notre gouvernement poursuive son engagement à atteindre la carboneutralité d'ici 2050 et pour investir dans l'efficacité énergétique, qui est essentielle au développement d'un avenir durable et prospère pour notre pays.

Monsieur Kingston, puis monsieur Adams, comment pensez-vous que ce programme profitera à l'avenir du secteur automobile?

**M. Brian Kingston:** J'admets que je ne connais pas très bien le programme, mais je dirais qu'à mesure que notre secteur évolue vers l'électrification, l'un des principaux avantages des véhicules électriques est la réduction des émissions générées sur l'ensemble du cycle de vie, qui englobe tout, de la fabrication d'un véhicule jusqu'à son utilisation sur la route.

Réduire les émissions tout au long du cycle de production automobile - y compris l'expédition et le déplacement des composantes et des pièces dans le monde entier — permettra en fin de compte à cette transition d'avoir encore plus d'effets sur les réductions d'émissions.

**M. Wilson Miao:** Monsieur Adams.

**M. David Adams:** La seule chose que j'ajouterais est que c'est pertinent, selon moi, dans la mesure où le transport maritime est un domaine où, franchement, la réduction des gaz à effets de serre n'a pas fait l'objet d'une grande attention. Il s'agit d'une activité extrêmement intense.

Pour répondre à ce que disait M. Kingston, tout effort que nous pouvons faire pour réduire ces émissions contribue à la réduction globale des émissions du cycle de vie d'un véhicule et de ses composantes, qui sont expédiés à partir de n'importe où dans le monde.

**M. Wilson Miao:** Excellent.

Plus tôt, dans vos remarques, vous avez tous les deux parlé des répercussions qu'a eues la grève de cet été.

Quelles pourraient en être les répercussions à long terme sur la capacité concurrentielle de l'industrie automobile nord-américaine et tout particulièrement sur les délais de livraison des pièces et composantes automobiles?

**M. David Adams:** Du point de vue de la fabrication, je peux dire que les deux membres dont je parlais — je fais référence à des questions antérieures — avaient mis sur pied des plans d'urgence et leurs usines de fabrication ont été minimalement affectées par la grève au port de Vancouver.

Là où les répercussions se sont fait le plus sentir, c'est dans le secteur de la livraison des pièces détachées, par exemple, et lorsqu'il s'est agi de mettre les véhicules finis entre les mains des consommateurs. Nous avons déjà fait allusion au fait — et je crois que tout le monde le sait — qu'il y a eu des retards dans la livraison des véhicules. Les consommateurs ont attendu leur véhicule pendant des mois et cela ne fait qu'exacerber la situation.

Je pense que c'est le plus important.

**M. Wilson Miao:** Monsieur Kingston, avez-vous quelque chose à ajouter?

**M. Brian Kingston:** Pour les répercussions à plus long terme, je dirais simplement que le secteur automobile nord-américain traverse à l'heure actuelle une phase de transformation technologique. Les États-Unis s'efforcent de créer une chaîne d'approvisionnement nord-américaine de véhicules électriques, afin de réduire la dépendance à l'égard de la Chine et d'autres pays.

Dans cette transition, le Canada occupe une position unique. Nous en faisons partie. Nous sommes considérés comme un allié et un partenaire pour ces intrants essentiels, mais si nous ne sommes pas en mesure de livrer la marchandise parce que nous n'avons pas une infrastructure de transport fonctionnelle, les Américains iront chercher ces intrants ailleurs.

Je pense qu'à long terme nous avons une occasion incroyable, mais nous devons nous assurer de pouvoir réellement produire et livrer ces intrants à temps.

**M. Wilson Miao:** Vous avez mentionné, dans vos remarques, que certaines opérations avaient été détournées vers les États-Unis.

Voyez-vous cela comme une solution à long terme aux problèmes posés par la grève au port de Vancouver?

• (1210)

**M. Brian Kingston:** Malheureusement, oui.

J'ai donné l'exemple d'une société qui a réduit de 22 % son volume de marchandises qui transitait par le port de Vancouver. J'ai l'impression que nous venons de traverser tout cela et maintenant, si vous regardez le port de Montréal, nous nous attendons à d'autres conflits à la fin du mois.

Si c'est la cadence que prennent ces perturbations, j'ai bien peur que ces détournements ne deviennent permanents.

**M. Wilson Miao:** Monsieur Adams, vous avez la parole.

**M. David Adams:** Je crois que la grève a été extrêmement problématique dans la mesure où certains de nos membres ont dû trouver un moyen de décharger leurs marchandises dans d'autres ports. Cependant, même si cela a été difficile, ils savent désormais comment faire et ce sera d'autant plus facile de faire ce détournement la prochaine fois qu'il y a aura des difficultés. Pour ce que disait M. Kingston, nous dévalorisons peu à peu l'importance de nos propres infrastructures portuaires par le biais de ces activités.

**M. Wilson Miao:** Je vous remercie.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Trudel, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

[Français]

**M. Denis Trudel:** Merci infiniment, madame la présidente.

Monsieur Ashton, l'un des problèmes que vous avez soulevés a trait à l'atténuation des effets dévastateurs de l'automatisation des ports. Dans l'accord que vous avez négocié, cette question a-t-elle été réglée?

Le cas échéant, comment a-t-elle été réglée, précisément?

[Traduction]

**M. Robert Ashton:** Non, bien franchement, cela n'a pas été réglé. Nous avons protégé la partie de notre main-d'œuvre qui avait besoin d'être protégée, c'est-à-dire nos travailleurs qualifiés. Désormais, lorsqu'ils apportent de nouveaux équipements, qu'ils soient automatisés ou conventionnels, nous pourrions faire le travail qualifié sur cet équipement et ils n'auront plus à le sous-traiter. Nous avons encore beaucoup à faire avec nos sociétés membres.

[Français]

**M. Denis Trudel:** Tous les secteurs d'activité de la société se tournent vers l'automatisation.

Que proposez-vous, en tant que syndicat des débardeurs, pour que cette automatisation ait le moins de répercussions possible sur les emplois?

[Traduction]

**M. Robert Ashton:** Dans le secteur du débardage aux quais, nous n'avons pas besoin d'automatiser les terminaux. Les gens doivent garder leur emploi. Pourquoi le secteur automobile automatise-t-il? C'est pour rester concurrentiel avec les États-Unis et le Mexique. Nous ne sommes en concurrence avec personne. Ils viennent vers nous parce que nous sommes les meilleurs sur la côte Ouest. Quand je dis « nous », je parle des débardeurs et des employeurs d'ici. Nous faisons le meilleur travail. Quand vous automatisez les emplois, vous détruisez les communautés. Si les exploitants de terminaux et tous les niveaux de gouvernement cherchent à faire disparaître nos communautés et anéantir la vie des gens, alors, oui, il faut automatiser, mais tous les niveaux de gouvernements et nos employeurs devraient employer des gens plutôt que d'essayer d'éliminer les emplois.

[Français]

**M. Denis Trudel:** Monsieur Ashton, de façon plus globale, votre syndicat a-t-il élaboré une stratégie sur la question de l'automatisation et de l'intégration de nouvelles technologies? Nous voyons cette question poindre un peu partout.

[Traduction]

**La présidente:** Pouvez-vous nous donner une réponse courte?

**M. Robert Ashton:** Un réponse courte — grands dieux — eh bien, oui, nous avons une stratégie que nous faisons constamment évoluer en tant que syndicat et à laquelle nous continuons de travailler.

**La présidente:** Je vous remercie.

Monsieur Cannings, je vous prie, vous avez la parole pour deux minutes et demie.

**M. Richard Cannings:** Je vous remercie.

Je vais continuer avec vous, monsieur Ashton, parce que M. Trudel a fait mention du projet de loi C-58, la loi antibriseurs de grève qu'a présentée le NPD. Je me demandais si vous pouviez nous dire quels effets auraient une loi antibriseurs de grève dans des situations comme la vôtre au port de Vancouver. Est-ce que ça rallongerait les perturbations? Est-ce que ça les raccourcirait? Je comprends très bien comment cela peut avantager les travailleurs, mais vous pourrez peut-être nous dire comment cela serait avantageux pour l'écosystème travailleur/employeur dans son ensemble?

**M. Robert Ashton:** La loi antibriseurs de grève forcerait nos employeurs à venir à la table de négociations, ainsi ils ne pourraient pas continuer de travailler et ils ne pourraient pas continuer de faire des profits. Il s'agit de faire souffrir tout le monde un peu pour que le travail soit fait plus rapidement.

• (1215)

**M. Richard Cannings:** Est-ce que, dans les ports de C.-B. des briseurs de grève ont été appelés pendant les perturbations ou bien est-ce une situation rare dans votre secteur?

**M. Robert Ashton:** Pour le secteur du débardage, la dernière fois que les briseurs de grève ont été appelés, si je me souviens bien — et de 1935 à 1976 je n'étais pas encore né, alors soyez indulgents — c'était pour ce qu'on a appelé la bataille du quai Ballantyne, quand le gouvernement et la police ont utilisé des gaz lacrymogènes contre le public pour la toute première fois et qu'ils ont battu mes confrères et les ont assassinés.

Autre chose à propos des grèves et de la loi anti-briseurs de grève, et je serai bref, la raison pour laquelle il y a tant de grèves et de lock-out à l'heure actuelle au Canada, c'est que les travailleurs sont en colère. Ils sont furieux que la classe patronale ne partage pas les profits qu'ils font et ne donne pas à la classe ouvrière le dû qu'elle mérite pour avoir réalisé ces profits pour leurs employeurs. Si le projet de loi C-58 avait pu réellement être utilisé au cours des deux dernières années, tous ces lock-out et ces grèves, pour lesquelles les employeurs ont utilisé des briseurs de grève pour les faire durer, auraient été beaucoup plus courts.

**M. Richard Cannings:** En Colombie-Britannique, nous avons cette loi anti-briseurs de grève depuis déjà un certain temps. Est-ce ce à quoi vous faites référence, que les choses se sont mieux passées depuis que la loi est en vigueur?

**M. Robert Ashton:** Je crois bien, oui.

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur Cannings.

La parole est à M. Baldinelli pour cinq minutes.

**M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC):** Je vous remercie, madame la présidente. Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui, particulièrement M. Adams et M. Kingston.

Monsieur Kingston, vous avez parlé d'une diminution des échanges commerciaux aux ports de Vancouver et de Montréal.

Monsieur Adams, dans vos commentaires, vous avez mentionné les raisons pour lesquelles les fournisseurs évitaient ces ports et faisaient transiter les produits par les États-Unis parce qu'ils recherchent la certitude plutôt que le manque de prévisibilité que vous avez mentionné.

Pour les secteurs que vous représentez, messieurs Kingston et Adams, combien de travailleurs cela représenterait-il au Canada, par exemple?

**M. Brian Kingston:** La construction automobile en tant que telle emploie environ 138 000 Canadiens et si vous y ajoutez les fournisseurs, les concessionnaires, etc., cela représente 500 000 Canadiens de plus.

**M. Tony Baldinelli:** Il y a 500 000 Canadiens, en plus des 138 000.

**M. Brian Kingston:** Plus ou moins, oui.

**M. Tony Baldinelli:** Pour votre gouverne, j'ai eu le plaisir de travailler à General Motors pendant quatre étés.

Monsieur Adams, combien de travailleurs...?

**M. David Adams:** Eh bien, nous sommes tous inclus dans ce chiffre.

**M. Tony Baldinelli:** Oh, donc vous faites tous partie de ce grand total.

Puis-je vous demander ce que vous pensez du projet de loi C-58, c'est-à-dire de la loi anti-briseurs de grève qui est proposée?

**M. Brian Kingston:** Nous n'avons pas d'opinion très marquée dans un sens ou dans l'autre. Nous pensons qu'une solution négoc-

ciée est toujours le meilleur résultat et pour ce qui s'applique aux ports et aux conflits de travail que nous avons connus, nous aimerions voir davantage d'efforts dès le début pour encourager les parties à trouver une solution négociée.

**M. David Adams:** J'ajouterais que ce qui semble évident dans nombre de grèves qui se sont déjà produites c'est que c'était couru d'avance, donc quelque chose d'autre se tramait à laquelle il faut s'attaquer dans le cadre des relations de travail entre les syndicats et le patronat. Comme je l'ai dit dans mes remarques, j'espère que c'est quelque chose à laquelle M. Dick, du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, pourra s'atteler et trouver une solution.

**M. Tony Baldinelli:** Vous avez dit que la grève avait rallongé le délai de livraison de 60 jours.

**M. David Adams:** Oui et, comme je l'ai dit, il s'agit de tout un système. Quand vous combinez la grève et ses répercussions sur le transport ferroviaire, où il y a déjà une pénurie de wagons et que vous devez remettre tout le système en marche, oui.

**M. Tony Baldinelli:** Monsieur Kingston, cela aurait-il entraîné des mises à pied temporaires dans certaines usines de production, principalement situées en Ontario?

**M. Brian Kingston:** Nous n'avons pas eu connaissance d'arrêts de production en Ontario dus au port de Vancouver en particulier, mais il est vrai que lorsque des perturbations ont lieu, comme au pont Ambassador, qui durent plus longtemps, il y a des fermetures immédiates et des répercussions sur l'emploi.

**M. Tony Baldinelli:** Maintenant, j'aimerais partager une partie de mon temps, si vous me le permettez, madame la présidente, avec mon collègue.

**La présidente:** Il vous reste deux minutes.

**M. Kyle Seebach (Dufferin—Caledon, PCC):** Je vous remercie, madame la présidente. Je remercie mon collègue.

Madame la présidente, je vais proposer une motion pour laquelle j'ai déjà donné un avis, vendredi, me semble-t-il. La motion est la suivante:

Étant donné que:

(a) le Sénat devrait voter sur le projet de loi C-234 visant à supprimer la taxe carbone sur le séchage des grains et le chauffage des étables;

(b) les agriculteurs canadiens ont demandé au Sénat d'adopter cette loi importante;

(c) le projet de loi C-234 permettrait aux agriculteurs d'économiser un milliard de dollars et contribuerait à réduire les prix des aliments pour les Canadiens;

(d) Et compte tenu de l'importance particulière des exportations agricoles pour le profil commercial international du Canada et sa fiabilité en tant que partenaire commercial avec nos principaux alliés;

Le comité demande aux sénateurs qui retardent l'adoption du projet de loi de cesser de jouer à des jeux politiques avec les moyens de subsistance des agriculteurs canadiens, de reconnaître la décision de la Chambre des communes élue et d'adopter le projet de loi C-234 sans plus tarder.

Madame la présidente, j'aimerais également parler de la motion maintenant.

Madame la présidente, le Sénat est saisi de ce projet de loi depuis le 30 mars 2023, donc selon mon estimation, cela signifie que nous en sommes à près de neuf mois d'examen de ce projet de loi au Sénat après son adoption.

• (1220)

**La présidente:** Monsieur Seeback, je m'excuse de vous interrompre. Je dois vous aviser, puisque vous avez proposé la motion, que je l'ai examinée et en ai discuté avec la greffière, et j'ai décidé qu'elle n'était pas recevable.

Nous n'aimerions pas que le Sénat nous dise quoi faire, et l'inverse est également vrai. J'ai examiné votre motion, et, en ma qualité de présidente, je la juge non recevable.

**M. Kyle Seeback:** Madame la présidente, dans ce cas, nous contestons la décision de la présidence.

**La présidente:** D'accord.

**La greffière:** La question est la suivante: la décision de la présidence doit-elle être maintenue?

(La décision de la présidence est maintenue par 7 voix contre 4.)

**La présidente:** Merci beaucoup. Je n'ai jamais été dans une situation où les décisions de la présidence ont aussi souvent fait l'objet de contestations. Fort heureusement, notre comité est composé de gens très raisonnables, ce qui nous permet de poursuivre notre travail.

Nous revenons à Mme Fortier. Vous avez cinq minutes.

**L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.):** Merci, madame la présidente. Je remercie les témoins de leur présence. Merci de nous faire part de vos points de vue sur la grève au port de Vancouver.

J'aimerais d'abord dire qu'il ne faut pas oublier que, en ce qui concerne les problèmes au port de Montréal, le gouvernement a décidé de recourir à la loi de retour au travail après deux années de perturbations pendant lesquelles aucun contrat n'a été approuvé. Il l'a utilisée en dernier recours. C'était la seule façon de mettre un terme à la grève.

Nous ne pouvons pas dire qu'il n'y a eu qu'une journée de perturbations. Les perturbations ont duré pendant près de deux ans. Il est important de comprendre que le gouvernement est convaincu que les négociations collectives peuvent être menées de la meilleure façon à la table de négociation.

C'est ce que nous avons observé dans le cadre des négociations collectives lors de la grève au port de Vancouver. Je sais que le ministre O'Regan était toujours présent. Il a travaillé avec les parties, a essayé de les réconcilier et de faire en sorte que ces discussions permettraient au port de Vancouver de reprendre ses activités.

J'essaie de comprendre quelque chose.

Monsieur Ashton, vous pourrez peut-être répondre, ou bien quelqu'un d'autre le pourra. Nous voulions que les deux parties parviennent à un règlement équitable — rapidement, bien sûr, mais à un règlement équitable — sans faire quoi que ce soit qui aurait pu briser l'équilibre à la table de négociation. Quelle a été l'incidence de la recommandation du ministre d'en venir à un règlement avec le Conseil canadien des relations industrielles? Qu'en pensez-vous, monsieur Ashton? Les autres témoins pourraient aussi répondre, s'ils le souhaitent.

• (1225)

**M. Robert Ashton:** Permettez-moi de revenir un instant sur vos propos. Je ne représente pas les membres de Montréal, mais je dirai que la lutte de deux ans que ces travailleurs ont menée leur a été imposée par l'Association des employeurs maritimes et ses agisse-

ments au Conseil canadien des relations industrielles. Cette situation n'avait rien à voir avec les travailleurs qui auraient fait quoi que ce soit de mal. À mon humble avis, c'est l'Association des employeurs maritimes qui en est responsable.

En ce qui concerne le Conseil canadien des relations industrielles, lors de la grève des ports de la côte Ouest, lorsque nous sommes entrés dans la salle avec l'employeur et le président, notre employeur n'avait pas l'intention de négocier avec nous. Ce fut ainsi pendant tout le processus de négociation. Lors de cette réunion, j'ai dit que nous allions obtenir un accord avant la fin de la nuit, parce qu'un accord négocié était le seul accord qui conviendrait aux travailleurs, et nous y sommes arrivés. Nous avons finalement conclu un accord dans les heures qui ont suivi, parce que les parties ont fini par comprendre que c'était ce qu'il fallait faire.

Pour ce qui est des droits des travailleurs et des relations de travail à l'avenir, sachez que l'arbitrage contraignant — peu importe comment vous voulez l'appeler — détruit tout. Personne ne devrait l'accepter, parce qu'il suscite la mauvaise volonté des parties et donne l'avantage aux employeurs. Les employeurs resteront les bras croisés et ne feront absolument rien. Ils ne feront rien, à cause de cette loi spéciale qu'ils peuvent mettre en oeuvre.

**L'hon. Mona Fortier:** Quelqu'un d'autre aimerait-il intervenir à ce sujet?

Monsieur le ministre, vous avez parlé des répercussions économiques de la grève au port de Vancouver, et vous avez réclamé haut et fort une intervention accrue du gouvernement pour atténuer ces répercussions. Dans quelle mesure les répercussions de la grève au port de Vancouver se comparent-elles aux répercussions économiques de la fermeture illégale du poste frontalier de Coutts et du pont Ambassador à Windsor? Croyez-vous que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer pour mettre fin à ces blocus illégaux et à ces occupations, ou préférez-vous une intervention fédérale seulement lorsqu'il s'agit de perturbations liées au travail?

Merci.

**L'hon. Devin Dreeshen:** Plus tôt, on a formulé un commentaire qui laissait entendre que le port de Vancouver et les ports canadiens de la côte Ouest n'ont pas à rivaliser avec qui que ce soit. À ce sujet, j'aimerais mentionner, à l'intention de tous les députés, l'Indice de rendement des ports à conteneurs, qui est un classement mondial des ports à conteneurs dans le monde. Vancouver se classe au 347<sup>e</sup> rang, donc à l'avant-dernier rang de cet indice. En tant que pays, nous devons être concurrentiels pour être en mesure d'expédier nos produits ailleurs dans le monde. Je voulais mettre cette question en contexte.

Là encore, j'ai entendu d'autres témoignages selon lesquels les expéditeurs décident d'abandonner les ports canadiens de façon permanente. Cela fait en sorte que l'on n'investit pas dans les entreprises canadiennes...

**L'hon. Mona Fortier:** Pourriez-vous, s'il vous plaît, répondre à ma question, monsieur le ministre?

**M. Kyle Seeback:** J'invoque le Règlement.

**La présidente:** La députée a posé une question, et le témoin peut prendre le temps d'y répondre comme il le souhaite. Monsieur le ministre, comme vous le savez d'après le poste que vous occupez, les députés disposent de très peu de temps, alors si vous pouviez répondre à la question de la députée, nous vous en serions reconnaissants.

**L'hon. Devin Dreeshen:** Merci, madame la présidente.

Je vais terminer cette idée rapidement. Si chaque expéditeur abandonnait les ports canadiens, il n'y aurait pas d'emplois dans les ports canadiens. Je voulais seulement mettre les choses en contexte.

Pour répondre à la question précise de la députée au sujet des différentes perturbations, qu'il s'agisse de perturbations dans le transport ferroviaire, à notre frontière avec les États-Unis ou dans les ports, le gouvernement provincial prend la question très au sérieux. Ces domaines relèvent du gouvernement fédéral. C'est pourquoi nous avons demandé au gouvernement fédéral d'apporter des modifications au Code canadien du travail afin que le gouvernement fédéral... Ces domaines relèvent du gouvernement fédéral, et en Alberta, nous respectons les champs de compétence.

En ce qui concerne le projet de loi C-69, la Cour suprême a statué que le gouvernement fédéral avait agi de façon inconstitutionnelle en autorisant une évaluation d'impact fédérale dans un domaine de compétence provinciale. Même si, en tant que ministre des Transports, j'avais voulu faire construire une route provinciale, ce projet aurait été visé par la Loi sur l'évaluation d'impact fédérale. Heureusement, la Cour suprême a jugé que cette loi était inconstitutionnelle.

Nous respectons les champs de compétence. C'est la raison pour laquelle nous avons demandé au gouvernement fédéral — que ce soit en ce qui concerne les postes frontaliers, les problèmes liés aux chemins de fer ou aux infrastructures essentielles dans les ports — de prendre ces questions au sérieux.

J'aimerais revenir à la grève au port de Montréal. Elle a duré une journée et ce même gouvernement fédéral a utilisé une loi de retour au travail. Nous avons demandé au gouvernement de faire preuve du même sentiment d'urgence lors de la grève dans les ports de la côte Ouest l'été dernier.

● (1230)

**La présidente:** Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Je remercie tous nos témoins.

Nous allons poursuivre à huis clos pour étudier le projet de rapport sur les barrières non tarifaires.

Je vais suspendre la séance un instant pour permettre à nos témoins de partir.

Merci.

*[La séance se poursuit à huis clos.]*

---





Publié en conformité de l'autorité  
du Président de la Chambre des communes

---

### PERMISSION DU PRÉSIDENT

---

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

---

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :  
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of  
the House of Commons

---

### SPEAKER'S PERMISSION

---

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

---

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>