



CHAMBRE DES COMMUNES  
HOUSE OF COMMONS  
CANADA

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

---

# Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

**NUMÉRO 085**

Le jeudi 30 novembre 2023

---

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro





## Comité permanent du commerce international

Le jeudi 30 novembre 2023

• (1125)

[Traduction]

**La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)):** Je déclare la séance ouverte. Je vous souhaite la bienvenue à la 85<sup>e</sup> réunion du Comité permanent du commerce international.

La réunion d'aujourd'hui se déroulera selon une formule hybride, conformément aux ordres adoptés par la Chambre des communes et le Sénat. Par conséquent, les députés sont soit présents en personne dans la salle, soit à distance à l'aide de l'application Zoom.

Je dois d'abord faire quelques commentaires à l'intention des témoins et des membres du Comité.

Veillez attendre que je vous identifie avant de prendre la parole. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, cliquez sur l'icône du microphone pour activer votre micro. Veuillez vous mettre en sourdine lorsque vous ne parlez pas. Je demande à tous les participants d'être prudents lorsqu'ils manipulent les oreillettes afin d'éviter toute rétroaction. En cas de problème technique, veuillez m'en informer immédiatement. Il se peut que nous devions suspendre la séance pour régler le problème.

Enfin, je tiens à vous rappeler que toutes les observations doivent être adressées par l'entremise de la présidence.

Conformément à l'article 108(2) du Règlement et à la motion adoptée par le Comité le mardi 29 octobre 2013, le Comité entreprend son étude sur la grève de 2023 au port de Vancouver.

Nous recevons aujourd'hui trois représentants du ministère des Transports: M. Robert Dick, sous-ministre adjoint, Bureau de la Chaîne d'Approvisionnement; M. Christian Dea, chef économiste et directeur général, l'Analyse économique sur les questions de transports, et Mme Sonya Read, directrice générale, Politiques maritimes.

Bienvenue à tous et à toutes. Je tiens d'abord à m'excuser du fait que nous avons commencé la séance en retard, mais vous savez comment les choses se passent lorsque nous devons aller voter. Je vous prie de vous en tenir à vos arguments. Vous disposez chacun d'un maximum de cinq minutes, mais si vous préférez utiliser moins de temps, assurez-vous de présenter votre point principal dans le temps qui vous est imparti.

Monsieur Dick, je vous invite à prononcer une déclaration préliminaire de cinq minutes ou moins.

[Français]

**M. Robert Dick (sous-ministre adjoint, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, ministère des Transports):** Merci beaucoup.

Bonjour. Je suis heureux de comparaître devant le Comité au nom de Transports Canada.

J'aimerais commencer par reconnaître que je m'adresse à vous depuis le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je suis accompagné de M. Christian Dea, économiste en chef et directeur général, Analyse économique sur les questions de transports, ainsi que de Mme Sonya Read, directrice générale, Politiques maritimes.

[Traduction]

Le 1<sup>er</sup> juillet 2023, après avoir présenté un préavis de 72 heures, un total de 7 200 débardeurs membres de la International Longshore and Warehouse Union se sont mis en grève. Cette grève a duré 13 jours et a eu lieu le long des villes de la côte ouest du Canada, de Vancouver à Prince Rupert, ainsi que sur l'île de Vancouver.

[Français]

À l'époque, à titre de sous-ministre adjoint de Transports Canada pour le bureau de la région du Pacifique, j'étais chargé de surveiller les répercussions sur nos chaînes d'approvisionnement par l'entremise de la porte d'entrée du Pacifique du Canada ainsi que de permettre aux participants d'obtenir de meilleurs renseignements leur permettant de gérer leurs chaînes d'approvisionnement.

[Traduction]

Avant de décrire les répercussions de cette grève, j'aimerais d'abord nous remettre dans le contexte économique.

La porte d'entrée du Pacifique facilite les échanges commerciaux entre le Canada, l'Asie et l'Amérique du Sud, ce qui représente environ un milliard de dollars par jour et compte pour environ 40 % du volume total de nos échanges commerciaux en dehors de l'Amérique du Nord. Les activités portuaires de Vancouver et de Port Rupert, respectivement premier et troisième ports au Canada, génère quelque 119 000 emplois directs et indirects.

[Français]

Bien que les croisières de passagers et le transport du grain en vrac et du charbon à certains terminaux maritimes se soient poursuivis sans interruption, la perturbation a eu des répercussions sur de nombreuses chaînes d'approvisionnement.

Du côté des importations, les fabricants canadiens n'ont pas pu obtenir les matériaux nécessaires pour poursuivre leur production, ce qui a eu des effets en cascade sur les industries transfrontalières comme la fabrication automobile. D'autres entreprises ont connu des retards dans la réception de biens de consommation saisonniers.

Pour ce qui est des exportations, les fenêtres pour le transport de la potasse, dont les marchés mondiaux ont besoin pour fertiliser les cultures, ont été rétrécies. Les entreprises forestières ont dû réduire leur production et certains produits réfrigérés périssables de grande valeur, comme le porc frais, ont été perdus avant de pouvoir atteindre les marchés.

[Traduction]

Dans l'ensemble, on estime que ces 13 jours de perturbations ont affecté le transport de marchandises totalisant environ 10 milliards de dollars.

Nos chaînes d'approvisionnement s'appuient sur une logistique complexe, et ne sont pas conçues pour s'adapter à des perturbations majeures du jour au lendemain. Par conséquent, les répercussions d'une grève de grande ampleur sont inévitables. Lorsque personne ne peut prévoir la durée de telles perturbations, il est essentiel pour toutes les parties impliquées de favoriser des communications efficaces, transparentes et respectueuses.

Pendant cette période de perturbations, Transports Canada a respecté l'intégrité du processus de négociation collective supervisé par le Programme du travail. Notre ministère a créé un centre de renseignements afin d'aider les différents acteurs de la chaîne d'approvisionnement à adopter un portrait opérationnel commun. Pendant toute la durée de la grève, Transports Canada a organisé des réunions virtuelles quotidiennes rassemblant entre 50 et 100 participants en moyenne, y compris les représentants des principaux expéditeurs et détaillants, des autorités portuaires, des sociétés de chemins de fer, et des fournisseurs de services logistiques tiers. Tous ces participants ont ainsi pu assister à des mises à jour opérationnelles concernant chacun des maillons de la chaîne d'approvisionnement.

• (1130)

[Français]

Les réunions ont également servi de tribune au Programme du travail pour fournir des mises à jour factuelles sur les négociations, dissipant toute idée fautive sur le processus qui se déroulait strictement entre les travailleurs, les employeurs et leurs représentants. En outre, les appels collectifs ont permis aux gens de l'industrie de voir qu'ils n'étaient pas des acteurs isolés, mais plutôt des composantes intégrales d'un ensemble plus large et interdépendant, ce qui était essentiel à un redémarrage discipliné et ordonné.

Transports Canada a également maintenu des communications étroites et régulières avec les principaux exploitants et les principaux expéditeurs sur une base bilatérale, reconnaissant la nature délicate, sur le plan commercial, de certains des renseignements échangés.

[Traduction]

Ces efforts visant à recueillir des renseignements opérationnels en temps réel auprès des participants, jumelés à la capacité d'analyse interne de Transports Canada, ont permis de dresser un portrait complet à l'intention des ministres et des membres du Cabinet. Dans le sillage des perturbations, il a fallu quatre à six semaines pour que les chaînes d'approvisionnement soient à nouveau fonctionnelles.

En octobre, le ministre du Travail a lancé un processus, en vertu de l'article 106 du Code canadien du travail, afin d'étudier les enjeux structurels à l'origine des perturbations et des conflits simi-

lares survenus dans d'autres ports du pays par le passé. Ce processus continu s'inscrit dans le cadre du Programme du travail.

Dans un contexte plus général, plusieurs événements majeurs ont perturbé nos chaînes d'approvisionnement au cours des dernières années, comme la pandémie mondiale, les catastrophes naturelles et les tensions géopolitiques. Ces événements ont mis en évidence la nécessité pour le gouvernement fédéral d'exercer un leadership fort afin d'améliorer la fluidité, l'efficacité, la résilience et la fiabilité de nos chaînes d'approvisionnements. Le budget de 2023 a jeté les bases de la création du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, qui va collaborer avec l'industrie, les syndicats, les groupes autochtones et les autres ordres de gouvernement pour rendre les chaînes d'approvisionnement du Canada plus efficaces, plus fluides, plus résilientes et plus fiables.

Madame la présidente, je vais m'arrêter ici.

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

Nous allons devoir réduire le temps de parole à cinq minutes par intervenant en vue de passer au prochain groupe de témoins.

Monsieur Seeback, vous disposez de cinq minutes.

**M. Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC):** Merci, madame la présidente.

La Banque mondiale classe le port de Vancouver au troisième rang parmi les pires du monde, en termes d'efficacité et de rendement. Sur 370 ports, le port de Vancouver occupe le 368<sup>e</sup> rang. J'ai lu le rapport, et il ne tient pas compte des grèves.

Y a-t-il un témoin qui pense qu'une grève de 13 jours, ou d'une durée similaire, risque d'améliorer la position du port de Vancouver dans ce classement?

**Mme Sonya Read (directrice générale, Politiques maritimes, ministère des Transports):** D'après ce que j'ai compris, la méthodologie utilisée par la Banque mondiale dans ce rapport tient compte d'un certain nombre de facteurs, et en exclue d'autres. Comme vous l'avez indiqué, les conflits de travail n'en font pas partie. Pour autant que je sache, les conflits de travail n'ont donc pas d'impact sur le classement, mais on pourrait constater des répercussions en aval par rapport à l'efficacité du flux des marchandises.

**M. Kyle Seeback:** Ce classement est basé sur l'efficacité et le rendement.

Dans cette optique, êtes-vous d'accord avec moi pour dire qu'une grève de 13 jours risque d'avoir des répercussions négatives sur l'efficacité et le rendement du port de Vancouver?

**Mme Sonya Read:** Comme je l'ai dit, je ne peux pas me prononcer sur la méthodologie utilisée par la Banque mondiale dans la préparation de ce rapport.

De manière générale, je dirais que les données économiques indiquent que le conflit de travail a perturbé le flux des marchandises, et qu'il a fallu plusieurs semaines pour éliminer cet arriéré. On peut donc dire qu'il a effectivement eu des répercussions par rapport à l'efficacité du port de Vancouver.

• (1135)

**M. Kyle Seeback:** Avons-nous une idée des répercussions économiques concrètes de la grève?

Monsieur Dea, vous êtes analyste économique, si je ne m'abuse. J'ai vu circuler un chiffre de l'ordre de 10 milliards de dollars. Le gouvernement fédéral dispose-t-il d'une estimation? La Chambre de commerce du Grand Vancouver évalue les pertes à 10,7 milliards de dollars.

Votre ministère a-t-il procédé à une estimation? Si ce n'est pas le cas, est-ce qu'un autre ministère l'a fait?

**M. Christian Dea (chef économiste et directeur général, l'Analyse économique sur les questions de transports, ministère des Transports):** Je vous remercie pour votre question. Je vais d'abord vous mettre en contexte avant de vous fournir quelques chiffres supplémentaires.

Il est important de comprendre que le Canada est un petit pays commerçant. À cet égard, tout ce qui affecte la fluidité du mouvement des marchandises en termes d'exportation et d'importation a également des répercussions sur un grand nombre d'entreprises et de collectivités. Cela peut également avoir un impact négatif sur la réputation du Canada sur la scène internationale.

**M. Kyle Seeback:** Je vais y venir, mais je vous rappelle que mon temps est limité à cinq minutes.

Avez-vous effectué une estimation des répercussions économiques de la grève qui a eu lieu au port de Vancouver? Dans l'affirmative, à quel montant êtes-vous arrivé?

**M. Christian Dea:** Oui, nous avons effectué une analyse.

Comme je l'ai dit, il y a trois façons de voir les choses.

Vous avez présenté des chiffres qui se rapportent surtout aux livraisons. On estime que la grève de 13 jours a affecté la valeur des livraisons pour un total situé entre 10 et 13 milliards de dollars.

Les pertes économiques nettes liées à cette grève se situent entre 750 millions de dollars et 1 milliard de dollars.

**M. Kyle Seeback:** Par exemple, je connais dans ma circonscription une entreprise spécialisée dans l'installation de ventilateurs dans les poulaillers. À cause des perturbations, cette entreprise n'a pas été en mesure de livrer ses produits à temps, et ses employés ont été obligés de faire des heures supplémentaires.

Beaucoup d'entreprises ont subi des pertes économiques considérables en raison de toutes ces heures supplémentaires non facturées. Votre analyse en tient-elle compte?

**M. Christian Dea:** Notre estimation comporte deux volets, grosso modo. Nous disposons d'outils et de modèles analytiques qui nous permettent d'évaluer les répercussions macroéconomiques et sectorielles, mais nous les validons également avec l'industrie pour nous assurer que les chiffres reflètent la réalité.

Notre analyse tient compte du point que vous venez de soulever, c'est-à-dire des pertes économiques nettes. Cela signifie que nous tenons compte des pertes de production subies par les entreprises, ainsi que de l'augmentation des coûts d'acheminement des marchandises vers des clients.

**M. Kyle Seeback:** Pourriez-vous nous fournir un document...

**La présidente:** Merci beaucoup.

Je suis désolée, monsieur Seeback.

**M. Kyle Seeback:** J'aimerais seulement pouvoir consulter un document interne.

Monsieur Dea, pourriez-vous faire parvenir un document de ce genre au Comité? Je vous remercie.

Cinq minutes, ce n'est pas suffisant pour entrer dans le vif du sujet.

**La présidente:** Oui, je suis bien d'accord avec vous, monsieur Seeback.

Je cède maintenant la parole à M. Sidhu.

**M. Maninder Sidhu (Brampton-Est, Lib.):** Je vous remercie.

Je remercie tous les témoins d'être présents aujourd'hui.

Nous savons tous que les ports du Canada jouent un rôle important dans la vie des Canadiens, puisqu'ils assurent plus de 90 % du trafic maritime au pays. Pour l'année 2021 seulement, plus de 343 millions de tonnes de marchandises ont transité par nos ports. Les administrations portuaires canadiennes, ou APC, facilitent la croissance de notre économie grâce à leur bonne gestion des infrastructures et des services maritimes essentiels.

En début de semaine, j'ai eu le plaisir de m'adresser à l'Association canadienne des importateurs et exportateurs. Les membres de cette association m'ont parlé de la valeur ajoutée des ports dans le commerce international, et du rôle qu'ils jouent dans la création d'emplois ici même au Canada.

J'aimerais en entendre davantage de la part de nos témoins.

Madame Read, pourriez-vous nous expliquer de quelle manière le projet de loi C-33 vise à optimiser la gestion du trafic maritime par les autorités portuaires au Canada? Quelles sont à votre avis les autres retombées positives qui pourraient être générées grâce à cet important projet de loi?

**Mme Sonya Read:** Le projet de loi C-33 contient plusieurs amendements législatifs intéressants, notamment en ce qui concerne la gestion du trafic maritime. Il permettrait aux administrations portuaires d'assurer une gestion plus active du trafic maritime entrant et sortant, contribuerait à améliorer la fluidité de la chaîne d'approvisionnement grâce à l'optimisation des activités de chargement et de déchargement des navires.

Le projet de loi vise à établir un cadre qui permettra aux autorités portuaires de recueillir certains types de données auprès des utilisateurs commerciaux des ports, favorisant ainsi la gestion active du trafic. La collecte de ce type de données est importante, car elles permettent aux autorités portuaires de savoir précisément quand les navires doivent entrer au port, quelle cargaison ils transportent, et combien de temps ils prévoient rester à quai.

• (1140)

**M. Maninder Sidhu:** Je vous remercie de cette réponse.

Dans le cadre de notre étude, nous examinons également les innovations susceptibles d'améliorer l'efficacité et le rendement du port de Vancouver.

En vous fondant sur votre expertise, pourriez-vous nous dire s'il existe d'autres ports au Canada ou ailleurs dans le monde dont nous devrions nous inspirer en matière d'innovation?

**Mme Sonya Read:** Je dirais que plusieurs ports ailleurs dans le monde ont fait preuve d'une capacité incroyable d'innovation dans des domaines tels que la gestion du trafic et l'utilisation de différents outils, dont la collecte de données, pour améliorer le flux de marchandises. Le contexte opérationnel de ces ports est légèrement différent de celui des ports canadiens, et cela se reflète dans le type d'innovation susceptible d'être appliqué.

Nous avons constaté que beaucoup d'autorités portuaires, notamment en Europe et aux États-Unis, traitent les données qu'elles collectent de manière particulièrement efficace. Cela leur permet de travailler en étroite collaboration avec les exploitants de terminaux, les expéditeurs, les transporteurs, et les autres utilisateurs du port afin d'améliorer la gestion de la chaîne d'approvisionnement. Mon collègue pourra vous en dire davantage à ce sujet.

**M. Christian Dea:** Si l'on considère les meilleures pratiques à l'échelle internationale, plusieurs autorités portuaires semblent légèrement plus avancées que nous en termes de gestion logistique, d'automatisation, et de numérisation de leurs opérations. On constate également une meilleure capacité de planifier et de coordonner des activités de manière intégrée avec leurs utilisateurs du port et les clients.

Je dirais qu'en matière de meilleures pratiques, le port de Singapour se démarque des autres, même si le contexte est différent puisqu'il s'agit d'un port géré directement par l'État. En Europe, c'est le port de Rotterdam qui sort du lot.

En France, les ports de Paris, de Rouen et du Havre ont mis en place un partenariat afin de renforcer leurs capacités et d'améliorer la manière dont ils servent leurs clients.

En Amérique du Nord, la plupart des ports ont marqué certains progrès, mais je dirais qu'ils sont encore un peu à la traîne en termes de numérisation et de capacités logistiques si on les compare à certains grands ports européens ou asiatiques.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Votre temps est écoulé, je suis désolée.

Je cède maintenant la parole à M. Savard-Tremblay pour cinq minutes.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay (Saint-Hyacinthe—Bagot, BQ):** Merci, madame la présidente.

Je remercie l'ensemble des témoins. Nous nous excusons à l'avance pour le cas où il faudrait interrompre ce témoignage pour aller voter. Essayons toutefois de rentabiliser le temps dont nous disposons.

Dans un mémoire adressé en 2018 au gouvernement du Canada et portant sur l'examen de la modernisation des ports, l'Association des administrations portuaires canadiennes soumettait plusieurs recommandations à Transports Canada. Elle lui recommandait notamment de mettre sur pied, en collaboration avec les administrations portuaires canadiennes, un groupe conjoint de « vision d'avenir », afin de définir les futures innovations dans le domaine de la logistique, des transports, de la diversification commerciale et cerner les nouvelles tendances et nouveaux besoins.

Un tel comité ou groupe a-t-il déjà été mis sur pied?

[Traduction]

**Mme Sonya Read:** Nous n'avons pas encore officiellement mis en place de comité à cet égard. En revanche, des représentants de notre ministère rencontrent sur une base régulière des membres de l'Association des administrations portuaires canadiennes, ainsi que des dirigeants d'autorités portuaires, afin de discuter d'un certain nombre d'initiatives prises par Transports Canada.

Nous sommes également en train de mettre sur pied une table de concertation afin de discuter de l'ensemble des enjeux ayant un impact sur les ports qui relèvent de la compétence de Transports Canada. Nous comptons organiser des réunions sur une base régulière. Les autorités portuaires participent de leur côté à différentes tables de concertation, soit à titre personnel, ou par l'intermédiaire de leur association, ce qui leur permet de contribuer aux initiatives lancées par Transports Canada.

Mon collègue, M. Dick, se penchera sur la manière d'intégrer les solutions proposées par les autorités portuaires canadiennes au travail que mène le Bureau de la chaîne d'approvisionnement.

• (1145)

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Vous dites que le groupe n'a pas été mis sur pied, mais, dans le cadre d'une autre structure ou d'un autre groupe de travail — j'ignore quelle serait la façon de procéder —, des recherches ou des études ont-elles été réalisées pour déterminer quels seront les défis et les possibilités des ports canadiens au cours des dix prochaines années?

[Traduction]

**Mme Sonya Read:** Dans le...

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je rappelle que ce mémoire a été déposé il y a cinq ans. Quand je parle des 10 prochaines années, c'est donc 10 ans à partir d'il y a cinq ans.

[Traduction]

**Mme Sonya Read:** Comme nous l'avons déjà annoncé dans le cadre du projet de loi C-33, nous sommes en train de mener des travaux portant sur la complémentarité des ports. Nous allons ensuite nous pencher sur les possibilités, les défis, les risques et les opportunités que soulève la collaboration entre les autorités portuaires au Canada.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Dans ce même mémoire, l'Association des administrations portuaires canadiennes s'engageait à créer un groupe de travail axé sur le développement commun de technologies visant à accroître l'efficacité des chaînes d'approvisionnement. Or cela incluait Transports Canada.

Je pose donc la même question, même s'il ne s'agissait pas de votre initiative.

Étant donné qu'il était question de vous y inclure, savez-vous si ce groupe a été créé?

[Traduction]

**La présidente:** Attendez une seconde. Je suis désolée de devoir vous interrompre, mais la sonnerie d'appel a commencé à retentir.

Ai-je le consentement unanime pour continuer jusqu'à 10 minutes avant le vote?

**Des voix:** D'accord.

**La présidente:** Je vous remercie.

Nous poursuivons. Je vous prie de m'excuser pour cette interruption.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Cela me va.

[Traduction]

**La présidente:** Monsieur Cannings, y a-t-il un problème? M. Savard-Tremblay a la parole.

**M. Richard Cannings (Okanagan-Sud—Kootenay-Ouest, NDP):** J'étais simplement en train de commenter la situation actuelle concernant le vote.

**La présidente:** Allez-y, monsieur Savard-Tremblay.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Ma question a déjà été posée.

[Traduction]

**M. Robert Dick:** Mes collègues pourront vous fournir plus de détails, mais je dirai simplement que nous faisons des efforts pour communiquer sur une base régulière avec les autorités portuaires à plusieurs niveaux. Chaque port a des capacités différentes, en fonction de leur taille, mais tous font preuve d'innovation, notamment en termes d'initiatives numériques. Nous encourageons les autorités portuaires à travailler ensemble.

J'ai rencontré les dirigeants de plusieurs autorités portuaires avec mes collègues, pas plus tard qu'hier en fait. Plutôt que de mettre sur pied un groupe de travail permanent, nous essayons de communiquer avec chaque autorité portuaire de manière continue. Elles font partie intégrante du système de chaîne d'approvisionnement.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Toutefois, la création du groupe de travail, qui était un engagement de 2018, n'a pas été concrétisée, si je comprends bien.

[Traduction]

**M. Robert Dick:** Je suis désolé, je dois vous avouer que je ne suis pas familier avec le groupe de travail dont vous parlez. Je vais devoir retourner...

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Il était question que le ministère des Transports participe à la création de ce groupe.

À votre connaissance, Transports Canada n'est pas membre d'un groupe qui aurait été mis sur pied par l'Association des administrations portuaires canadiennes. Est-ce exact?

[Traduction]

**M. Robert Dick:** Je n'étais pas au courant de la création d'un tel groupe de travail.

[Français]

**M. Christian Dea:** Moi non plus, je n'ai pas connaissance d'un tel groupe.

Toutefois, des initiatives régionales ont été mises en place. Par exemple, le port de Montréal, le port de Trois-Rivières et le port de Québec se sont réunis et se sont donné un plan stratégique pour al-

ler de l'avant dans ce qui touche différentes dimensions, notamment la logistique et l'innovation.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** A-t-on créé ou établi une feuille de route numérique? Peut-on savoir à peu près quels projets vont s'y trouver?

**M. Christian Dea:** Parlez-vous des projets des ports, à proprement parler?

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Tout d'abord, y a-t-il une feuille de route numérique qui a été établie communément avec l'industrie à votre connaissance? Autrement dit, un plan a-t-il été établi?

**M. Robert Dick:** De ce que j'ai compris, chaque port a sa propre façon de procéder.

[Traduction]

Il s'agit en fait d'une sorte d'écosystème local, et on parle souvent du « système de la communauté portuaire ». Le port de Montréal a sa propre communauté portuaire, de même que le port de Vancouver. Je suis également familier avec des initiatives lancées à Halifax et à Prince Rupert. Chaque port possède sa propre communauté d'intervenants.

En résumé, il n'y a pas de groupe de travail à l'échelle nationale; on parle plutôt de partenariats entre chaque autorité portuaire et sa communauté locale d'intervenants.

• (1150)

**La présidente:** Merci beaucoup

Monsieur Cannings, vous disposez de cinq minutes.

**M. Richard Cannings:** Merci à tous d'être venus aujourd'hui.

J'aimerais commencer par une observation. À chaque fois qu'un conflit de travail éclate au Canada, comme ce fut le cas lors de la grève du port de Vancouver, il semble qu'un récit particulier se met en place. En 2022, les syndicats ont annoncé qu'ils souhaitent entamer des négociations. Le processus de négociations a commencé en février et s'est poursuivi jusqu'en juin. Les syndicats se sont dotés d'un mandat de grève en bonne et due forme.

Je tiens à souligner que lorsqu'une grève éclate, il ne s'agit pas uniquement d'une décision prise par les syndicats; la partie patronale a également une part de responsabilité, ne l'oublions pas. Dans le cas qui nous occupe, c'est bien l'autorité portuaire du port de Vancouver qui a décidé qu'elle préférerait poursuivre la grève plutôt que d'acquiescer aux demandes du syndicat. On constate donc que deux camps se partagent la responsabilité du déclenchement de ce conflit de travail.

Par ailleurs, j'aimerais savoir comment le port de Vancouver se compare par rapport à d'autres grands ports en Europe et ailleurs dans le monde en ce qui concerne la fréquence des interruptions de travail. Quelle est la fréquence moyenne des interruptions de travail? S'agit-il d'une caractéristique propre au port de Vancouver, ou s'agit-il d'une situation normale ailleurs dans le monde?

**M. Robert Dick:** Je vais céder la parole à ma collègue.

Je tiens pour l'instant à rappeler que le conflit de travail qui a eu lieu n'était pas uniquement une grève au port de Vancouver. En fait, en raison de la structure du commerce maritime, c'est tous les ports canadiens de la côte ouest qui étaient impliqués. Ma collègue pourra vous expliquer de quoi il en retourne.

Les structures varient légèrement d'un port à l'autre en ce qui concerne le rôle de l'employeur et la manière dont les négociations se déroulent. Je pourrais comparer la situation des ports canadiens avec les ports américains, car c'est une réalité avec laquelle je suis familière. Par contre, je ne connais pas assez bien la réalité des ports en Europe pour établir une comparaison.

Madame Read, allez-y, je vous en prie.

**Mme Sonya Read:** En ce qui concerne les relations de travail dans les ports, les autorités portuaires, comme l'Administration portuaire Vancouver-Fraser ou l'Administration portuaire de Prince Rupert, ne sont pas les organisations chargées de négocier avec l'ILWU. En effet, les autorités portuaires ne sont pas considérées comme l'employeur dans ce contexte. C'est plutôt à la B.C. Maritime Employers Association de représenter les entreprises du secteur privé, qui sont les locataires des ports. L'autorité portuaire agit en tant que propriétaire du port et assure la gestion des accords de location, ce qui fait que sa relation avec les syndicats est un peu différente.

Si'il faut établir des comparaisons entre les ports, je pense comme mon collègue qu'il est préférable de se tourner vers les États-Unis, où plusieurs interruptions de travail ont éclaté au cours des dernières années. Par contre, il est difficile de comparer les ports canadiens avec d'autres ports à l'échelle internationale, car le contexte est souvent très différent.

**M. Richard Cannings:** J'aimerais également évoquer le projet de loi C-58, dont la Chambre est saisie actuellement. Il s'agit d'un projet de loi anti-briseurs de grève qui prévoit interdire le recours à des travailleurs de remplacement lors de conflits de travail dans des industries réglementées par le gouvernement fédéral, comme les ports.

Chaque parti politique a sa propre opinion par rapport à ce projet de loi. Évidemment, le NPD estime qu'il s'agit d'une mesure essentielle qui permettrait de réduire la durée des conflits de travail. En effet, si le gouvernement fédéral autorise le recours à des travailleurs de remplacement, les conflits risquent de s'éterniser et de s'envenimer.

Je me demande si vous pouvez nous donner des exemples de projets de loi similaires ayant été adoptés ailleurs dans le monde. Quelles seraient, selon vous, les répercussions d'un tel projet de loi sur un conflit de travail dans un port?

**M. Robert Dick:** En ce qui concerne l'analyse comparative que vous me demandez de faire, je vais devoir vous diriger vers mes collègues du Programme du travail, car je ne connais pas bien ce domaine.

D'un point de vue pratique, je dirais que dans le cas d'une grève impliquant 7 200 débardeurs, la partie patronale aura bien du mal à remplacer tous ces travailleurs.

**M. Richard Cannings:** Pour en revenir à la fréquence de tels événements, pourriez-vous me dire quand a eu lieu la dernière interruption de travail dans le port de Vancouver?

• (1155)

**M. Robert Dick:** Je ne pourrais pas vous dire, désolé.

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.

La dernière grève au port de Vancouver remonte à un certain temps, mais je ne m'en souviens pas précisément.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Monsieur Jeneroux, vous disposez de quatre minutes.

**M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC):** Merci, madame la présidente.

Je vous remercie de vous joindre à nous aujourd'hui.

J'ai deux points à aborder rapidement.

D'abord, mon collègue vous a demandé de nous faire parvenir un rapport d'évaluation sur l'impact économique de la grève de 2023 au port de Vancouver. Je voudrais vous entendre nous confirmer, aux fins du compte rendu, que vous serez bel et bien en mesure de nous transmettre ce document. Je vois que vous hochez la tête, j'en conclus donc que c'est oui.

Ensuite, le projet de loi C-33 a fait l'objet d'une discussion au début de la séance. Je voudrais revenir sur certains des commentaires qui ont été faits.

En fait, j'aimerais savoir si les exportateurs de produits en vrac au port de Vancouver sont favorables au processus de gestion active des navires que proposent les autorités portuaires de Vancouver.

**Mme Sonya Read:** Je dirais qu'il y a beaucoup de discussions à propos de la gestion active des navires. Chose certaine, l'industrie participe à cet engagement, qui s'inscrit dans un processus d'engagement public. Je crois que l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est toujours en contact avec les différentes parties prenantes, y compris les expéditeurs et les...

**M. Matt Jeneroux:** J'en conclus donc que les autorités portuaires n'ont pas encore donné leur approbation officielle.

**Mme Sonya Read:** En fait, je dirais que les autorités portuaires sont en partie favorables pour l'instant, mais qu'elles ont des opinions divergentes par rapport à certains aspects de la gestion du trafic maritime.

**M. Matt Jeneroux:** Je comprends. J'aimerais en savoir plus sur les aspects que vous mentionnez, mais je vois qu'il ne me reste que deux minutes. Je pense qu'il serait utile de nous faire parvenir un document écrit plus détaillé.

Pour ce qui est des pertes estimées, l'impact pour les livraisons de marchandises s'élève à environ 13 milliards de dollars, et la perte économique nette pourrait atteindre un milliard de dollars.

J'aimerais revenir à l'observation faite par M. Dick, à savoir que les entreprises procèdent souvent à des ajustements en période d'incertitude. Si l'on regarde la chronologie des événements, on remarque que la convention collective a expiré le 31 mars 2022. Je dirais que cela a dû occasionner une certaine incertitude pour les entreprises concernées, êtes-vous d'accord?

Votre évaluation économique tient-elle compte du genre d'observations que vient de faire M. Dick?

**M. Christian Dea:** La réponse courte est oui, au moins, en partie. Nous ne faisons pas seulement une évaluation fondée strictement sur un modèle de données. Nous discutons, presque quotidiennement, avec le secteur pour avoir une idée de ce qu'il fait en prévision d'un éventuel conflit de travail.

Nous en tenons compte dans notre analyse lorsque nous savons qu'un changement imminent...

**M. Matt Jeneroux:** Mais est-ce que le montant de 13 milliards de dollars...?

**M. Christian Dea:** Les 13 milliards de dollars englobent clairement cet élément.

**M. Matt Jeneroux:** Ce sont les 13 jours dont vous avez parlé.

**M. Christian Dea:** Oui.

**M. Matt Jeneroux:** Cela ne reviendrait pas...

**M. Christian Dea:** Non.

**M. Matt Jeneroux:** Vous conviendrez que l'effet pourrait être beaucoup plus important à la date d'expiration.

**M. Christian Dea:** Le potentiel est probablement un peu plus grand que cela, mais il faut reconnaître qu'il est difficile pour les entreprises de modifier leurs itinéraires. Les produits sont expédiés...

**M. Matt Jeneroux:** Elles pourraient essentiellement changer l'itinéraire à partir du 31 mars et dire qu'elles ne vont même pas se donner la peine de s'engager là-dedans parce que cela crée une certaine incertitude. Êtes-vous d'accord?

**M. Christian Dea:** Oui.

**M. Matt Jeneroux:** Dans les 30 secondes qu'il me reste, pouvez-vous nous donner une idée de certaines des répercussions qui perdurent encore aujourd'hui?

Ne répondez pas tous en même temps, mais tout le monde peut certainement intervenir.

**M. Robert Dick:** Les gens aimeraient avoir plus de prévisibilité, plus de stabilité et plus de certitude.

Les entreprises canadiennes craignent que cela nuise à leur réputation à l'étranger sur le plan de la fiabilité. Une telle situation suscite des préoccupations chez les partenaires commerciaux qui connaissent peut-être moins bien le contexte de travail canadien.

• (1200)

**M. Matt Jeneroux:** Vous conviendrez donc qu'il y a des répercussions qui perdurent.

**M. Robert Dick:** Bien sûr. Il y a des répercussions sur la réputation.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous allons passer à M. Miao, qui dispose de quatre minutes.

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

Je remercie les témoins d'être des nôtres aujourd'hui.

Dans votre déclaration, vous avez dit que, du côté des importations, les fabricants canadiens ne pouvaient pas obtenir les matériaux nécessaires pour poursuivre leur production, ce qui a eu des effets en cascade sur les industries transfrontalières comme le secteur de l'automobile.

Dans quelle mesure cette grève a-t-elle eu des répercussions sur le secteur des transports et sur l'industrie automobile au Canada?

**M. Christian Dea:** Je vous remercie de la question.

Il faut comprendre que les ports de l'Ouest desservent, oui, la Colombie-Britannique et l'économie canadienne, mais aussi l'économie américaine.

Pour ce qui est des conteneurs, environ 40 % du transport se fait en Colombie-Britannique. Environ 30 % de tout ce qui est transporté par conteneurs au port est destiné au reste du Canada et 30 % aux États-Unis. C'est un élément important du contexte. Cette grève ne touche pas seulement une région; elle touche l'économie et le marché nord-américain à cet égard.

En ce qui concerne les secteurs qui ont été touchés, il est clair que le secteur de l'automobile en fait partie. Nous suivions la situation des entreprises canadiennes et américaines pour nous faire une idée. Habituellement, elles ont un peu d'inventaires, ce qui leur permet essentiellement de poursuivre leur production à plein régime. Elles commencent vraiment à en ressentir les effets, je dirais, après cinq à sept jours. Si c'est une semaine de perturbation, elles peuvent se débrouiller sans trop de répercussions sur la production.

Toutefois, compte tenu de la durée de cette grève, il est clair qu'il y a eu un réaligement de la production dans le secteur de l'automobile au Canada et aux États-Unis.

**M. Wilson Miao:** Diriez-vous que l'arriéré créé a été entièrement éliminé tout de suite après la fin de la grève?

**M. Christian Dea:** Pour ce qui est de l'arriéré, lorsque nous travaillons avec l'industrie, selon la règle qui est utilisée, il faut habituellement entre trois et cinq fois le nombre de jours perdus lors d'une grève. Cela varie en fonction des secteurs.

En règle générale, il peut falloir jusqu'à un mois ou deux, selon le secteur et la région, pour se remettre complètement d'une grève de 13 jours.

**M. Wilson Miao:** Diriez-vous que les entreprises ont dû détourner leurs envois vers d'autres ports en raison de la situation au port de Vancouver? Ont-elles eu recours aux ports de Seattle ou de Portland dans le sud?

**M. Robert Dick:** Si vous le permettez, cette question comporte deux ou trois éléments.

Entre autres, comme mes collègues l'ont déjà souligné, les chaînes d'approvisionnement ne sont pas nécessairement très souples. Il faut du temps pour s'adapter.

L'autre facteur, c'est qu'on a appris que les syndicats le long de la côte étaient très solidaires. Nous avons vu une telle chose dans d'autres situations d'interruption dans le monde. Les cargaisons qui étaient détournées des ports de la côte Ouest du Canada risquaient de se heurter au refus de la part de syndicats de la côte Ouest ou d'autres ports syndiqués des États-Unis de transporter les marchandises. Il y avait également un risque pour les expéditeurs. Ils ne pouvaient pas détourner leurs marchandises avec la certitude qu'elles seraient transportées.

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

C'est maintenant au tour de M. Savard-Tremblay, qui dispose d'une minute et demie.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Transports Canada a-t-il mis en place, ou prévoit-il le faire, un accès aux données pour l'ensemble des administrations portuaires et d'autres intervenants des chaînes d'approvisionnement, comme le recommandaient les administrations?

**M. Christian Dea:** Oui.

Dans le cadre d'initiatives auxquelles mon collègue M. Dick a présidé, nous avons travaillé avec le secteur pour améliorer l'accessibilité et le partage des informations pour faciliter des discussions ou des décisions opérationnelles, ainsi que pour améliorer la prise de décision en matière de planification des investissements et accroître la capacité et la résilience du secteur.

Ces travaux sont commencés avec différentes administrations portuaires depuis plusieurs années déjà, et nous amènerons probablement ces travaux à un plus grand niveau de maturité au cours des prochaines années.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Je vais vous remercier tout de suite, parce qu'il ne me reste que 30 secondes.

Transports Canada a-t-il une stratégie pour intégrer les nouvelles technologies aux infrastructures portuaires, comme l'Internet des objets, l'intelligence artificielle et les navires et les véhicules autonomes, et procéder à l'automatisation des installations terminales?

• (1205)

[Traduction]

**La présidente:** Veuillez répondre brièvement si possible, monsieur.

**M. Robert Dick:** C'est tout à fait le genre de choses auxquelles nous travaillons avec les administrations portuaires et le genre de choses que nous les encourageons à faire au sein des écosystèmes portuaires.

Très rapidement, la dernière interruption majeure au port de Vancouver remonte à 1969.

**La présidente:** Merci.

Monsieur Cannings, vous disposez d'une minute et demie.

**M. Richard Cannings:** Je vous remercie d'avoir fourni ces données. J'allais poser la question.

Je voulais simplement faire valoir qu'il ne s'agit pas d'un problème permanent au port de Vancouver. C'est quelque chose qui se produit dans des ports partout dans le monde.

Je voulais également revenir sur les répercussions. Vous avez parlé des répercussions de la situation, du fait qu'entre les interruptions de travail, il y a eu des répercussions. Cela me paraît quelque chose de négatif. Je suppose que vous parliez des ajustements que les employeurs apportaient aux conditions de travail, qu'il s'agisse d'une augmentation de salaire ou de meilleures conditions de travail. Ces mesures auraient des répercussions sur l'employeur. Évidemment, elles auraient des effets bénéfiques sur les travailleurs.

Est-ce bien ce que vous vouliez dire?

**M. Robert Dick:** Pour ce qui est des répercussions permanentes, je parlais de la réputation.

Du point de vue des partenaires commerciaux du Canada, je pense que le problème concerne toutes les sources de perturbations de nos chaînes d'approvisionnement, et pas seulement les interruptions de travail. Le fait est que des barrages, la rivière atmosphérique, des incendies de forêt et une série d'autres chocs ont perturbé nos chaînes d'approvisionnement et ont eu des effets sur la fiabilité de la circulation des marchandises.

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

Nous devons maintenant aller voter.

Je tiens à remercier les témoins de leur présence. Notre autre groupe de témoins viendra s'installer.

Je suspends la séance jusqu'à la fin du vote.

• (1205)

(Pause)

• (1235)

**La présidente:** Nous reprenons pour que nous puissions entendre les témoins.

M. Cannings est ici. Nous voulions nous assurer que vous étiez là.

Allez-y, monsieur Savard-Tremblay.

[Français]

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Madame la présidente, à micro ouvert, pourriez-vous nous informer de la procédure à suivre pour donner suite à la motion que j'ai déposée et qui a été adoptée lors de la dernière séance, afin que le Comité soit mandaté pour rédiger une lettre?

Quelle est la procédure à suivre? Allons-nous recevoir une proposition de lettre sous peu? Comment cela fonctionne-t-il?

**La greffière du comité (Mme Sophia Nickel):** Les analystes ont déjà commencé à rédiger une lettre. Dès qu'elle sera prête et traduite, elle reviendra au Comité.

**M. Simon-Pierre Savard-Tremblay:** Puis-je me permettre de faire une suggestion? Pour éviter de débattre trop longuement du contenu de la lettre, restons-en aux faits énoncés dans la motion.

**M. Offah Obale (attaché de recherche):** C'est d'accord, monsieur Savard-Tremblay.

[Traduction]

**La présidente:** Allez-y, monsieur Sidhu.

**M. Maninder Sidhu:** Avant que nous entendions les témoins, je tiens à préciser que je dois partir et que certains de nos membres doivent partir, car nous devons nous préparer à la période de questions à 13 heures. Nous devons partir.

**La présidente:** D'accord. Merci beaucoup.

Monsieur Guy, monsieur Chan, peu importe qui de vous deux souhaite commencer, je vous cède la parole.

**M. Robin Guy (vice-président et chef adjoint, Relations gouvernementales, Chambre de commerce du Canada):** Merci beaucoup, madame la présidente.

Bonjour, honorables membres du Comité.

La Chambre de commerce du Canada est la plus grande association d'affaires du pays. Son réseau actif compte plus de 400 chambres de commerce qui représentent près de 200 000 entreprises de toutes tailles, de tous les secteurs et de toutes les régions de notre pays.

Je suis accompagné aujourd'hui par mon collègue, Pascal Chan, qui est directeur principal du transport, de l'infrastructure et de la construction.

Puisque le Canada est une nation commerçante, l'infrastructure commerciale est plus importante pour lui que pour bien d'autres pays dans le monde. En fait, sur chaque 3 \$ que le Canada gagne, 2 \$ dépendent du transport de marchandises. C'est nettement supérieur à la moyenne de l'OCDE, qui est d'un peu plus de 50 %. Lorsque les entreprises canadiennes ne peuvent pas importer ou exporter des marchandises de manière fiable, nous compromettons notre capacité à faire croître notre économie...

• (1240)

**La présidente:** Monsieur Guy, puis-je vous demander d'attendre un instant?

Ai-je le consentement unanime pour laisser les témoins continuer?

**Des députés:** Oui.

**La présidente:** D'accord. Merci.

Veuillez m'excuser.

**M. Robin Guy:** La côte Ouest du pays est la plus grande porte d'entrée qui relie le Canada au monde. Chaque jour, des conteneurs comprenant plus de 800 millions de dollars de marchandises y sont manutentionnés: des produits agroalimentaires à la potasse en passant par des minéraux critiques et des produits de première nécessité. Cela représente un quart du commerce total du Canada.

Cet été, il y a eu plus de 35 jours d'incertitude et de perturbations à nos portes d'entrée de la côte Ouest, notamment à Vancouver, sur l'île de Vancouver et à Prince Rupert, ce qui a entraîné des retards importants pour des entreprises canadiennes de pratiquement tous les secteurs partout au pays.

Je répète que 25 % de nos échanges commerciaux ont été interrompus. Par conséquent, l'industrie de la potasse canadienne a dû réduire sa production et ses ventes pendant la grève, ce qui a poussé ceux qui comptent sur les Canadiens pour leurs engrais à chercher ailleurs pour pouvoir continuer à produire leurs cultures; les entreprises qui voulaient des pièces de rechange pour la réparation de machines ont dû attendre, ce qui a entraîné un ralentissement ou un arrêt de la production; les fruits et légumes que nous importons au Canada ont pourri dans des conteneurs au lieu de se retrouver sur les étagères pour le plus grand plaisir des consommateurs. En clair, la situation faisait en sorte que les marchandises allaient devenir plus chères, ce qui allait alimenter l'inflation.

Je souligne au Comité que ce n'est pas seulement pendant les jours où les travailleurs font du piquetage que la grève cause des dommages. Les entreprises ont besoin de certitude. Elles ont besoin de savoir que, si elles importent ou exportent des marchandises, celles-ci arriveront à destination au moment voulu. Si ce n'est pas le cas, les fournisseurs iront ailleurs et rien ne garantit qu'ils reviendront.

Lorsqu'il est question du bilan du Canada, bon nombre de nos partenaires commerciaux commencent à se demander si notre pays est en mesure d'acheminer les marchandises sur le marché. Nous l'avons constaté peu après la grève dans les ports de la côte Ouest, avec la Voie maritime du Saint-Laurent et l'incertitude qui plane sur le port de Montréal.

Je dois dire que la Chambre de commerce du Canada respecte le droit à la négociation collective. Nous croyons sincèrement que les meilleures ententes sont conclues à la table, mais lorsque les négociations échouent et qu'il n'est plus possible de négocier réellement,

le milieu des affaires canadien s'attend à ce que le gouvernement fasse preuve de leadership et agisse dans l'intérêt du pays.

La Chambre de commerce du Canada demande au gouvernement d'utiliser les outils dont il dispose pour éviter une grève, et la résoudre. Nous félicitons le ministre du Travail d'avoir chargé un médiateur principal de recommander des conditions de règlement pour que l'on parvienne à une entente équitable. Malheureusement, cela n'a été fait que près de deux semaines après le début de la grève au port. À ce moment-là, l'économie canadienne et la réputation du Canada avaient déjà subi d'importants dommages et les choses ont traîné pendant d'autres semaines puisque le syndicat n'a pas ratifié l'entente.

L'examen qu'a entrepris le ministre du Travail en vertu de l'article 106 du Code canadien du travail est une excellente occasion de doter le gouvernement d'outils supplémentaires et d'éviter les interruptions de travail tout en protégeant l'intérêt public. Nous devons nous assurer que le gouvernement a la capacité d'obliger les deux parties à se rencontrer sous la forme d'une résolution contraignante. Il ne faut pas que le gouvernement attende deux semaines avant d'agir.

Les chaînes d'approvisionnement du Canada ne sont qu'aussi fortes que leur maillon le plus faible. Le gouvernement ne peut pas résoudre tous les problèmes liés à nos chaînes d'approvisionnement, mais il doit chercher à mettre en place des politiques qui favorisent le commerce et renforceront nos chaînes d'approvisionnement.

Il y a moins d'un mois, le ministre du Travail a déclaré aux Canadiens que la crédibilité du Canada à titre de nation commerçante dépendait de la stabilité de nos chaînes d'approvisionnement et que nous devons faire tout ce qui était en notre pouvoir pour préserver la stabilité. Nous sommes tout à fait d'accord avec lui. Cependant, la présentation du projet de loi C-58, qui vise à interdire le recours à des travailleurs de remplacement pendant les grèves, donne à penser que le gouvernement veut délaissier l'idée de préserver la stabilité. En fait, le gouvernement redouble d'efforts pour que le Canada soit perçu comme un partenaire commercial peu fiable. Nous avons besoin que nos dirigeants entament un dialogue honnête qui fournira à notre gouvernement les outils dont il a besoin pour résoudre nos problèmes en matière de travail tout en permettant aux employeurs et aux employés de négocier comme il se doit.

Dans l'intérêt de notre économie, j'invite tous les partis à voter contre le projet de loi.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**La présidente:** Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. McKenzie, président-directeur général de Canpotex Limited.

Bienvenue, monsieur. Je vous prie de nous excuser pour le retard.

**M. Gordon McKenzie (président-directeur général, Canpotex Limited):** Pas de souci.

Merci beaucoup. De Saskatoon, bonjour à vous tous à Ottawa.

Merci d'avoir invité Canpotex à comparaître aujourd'hui. Comme vous l'avez mentionné, je m'appelle Gord McKenzie. Je suis président-directeur général de Canpotex, l'un des plus grands fournisseurs de potasse au monde, qui est basé ici même à Saskatoon, en Saskatchewan.

Chaque année, nous commercialisons environ 13 millions de tonnes métriques de potasse canadienne, que nous livrons à 40 pays au nom de nos deux actionnaires: la Mosaic Company et Nutrien.

Je suis ravi d'être ici aujourd'hui pour discuter des répercussions de la grève au port de Vancouver. En bref, la grève a eu d'importantes conséquences sur l'industrie de la potasse canadienne. Environ 500 000 tonnes métriques de cargaisons de potasse qui devaient être expédiées à partir du port de Vancouver ont été détournées ou retardées. Je peux vous dire que le retard ne sera pas rattrapé d'ici la fin de 2023.

Fait important, la situation a nui à la réputation du Canada en général en tant que partenaire commercial fiable et stable.

Comme vous le savez, le port de Vancouver est la plus importante porte de sortie pour les exportations de potasse. Environ 70 % de la potasse de Canpotex est manutentionnée par notre terminal, celui de Neptune Bulk Terminals, à North Vancouver. Aujourd'hui, Neptune est la plus grande installation de manutention de potasse au monde. Nous avons beaucoup investi pour en faire le terminal le plus rentable et le plus efficace.

Les répercussions ont commencé à se faire sentir bien avant la mesure de grève. Le 28 juin, les chemins de fer ont interrompu le départ de nos trains en Saskatchewan en prévision de cette grève. Les retards n'ont pas été rattrapés avant la fin du mois d'août, au moins. Il y avait peu de possibilités ailleurs au Canada pour détourner ces expéditions. Nous avons déjà maximisé l'utilisation de notre terminal tiers au port de Saint John et du port de Thunder Bay. Nous avons également dû nous appuyer davantage sur les ports américains en raison de cette grève.

L'un des aspects les plus néfastes de la grève a été son caractère imprévisible, en particulier lorsque l'ILWU, l'International Longshore and Warehouse Union, a repris le piquetage le 18 juillet. Le 19 juillet, Canpotex a annoncé qu'elle retirait toutes ses nouvelles offres de vente partout dans le monde en raison de l'incertitude qui planait sur la chaîne d'approvisionnement au port de Vancouver. C'est une mesure que Canpotex n'avait jamais prise auparavant, en 51 ans d'existence.

Notre incapacité à transporter la potasse a créé une congestion dans les mines de nos actionnaires. Nutrien a donc annoncé qu'elle réduisait la production de ses mines de Rocanville et de Cory, ici, en Saskatchewan.

Vous vous demandez peut-être en quoi c'est important. Pourquoi est-ce important?

Comme on vous l'a dit ce matin, la fiabilité est un aspect essentiel. Pour les clients de l'étranger qui achètent de la potasse et, ce qui est très important, pour la sécurité alimentaire dans le monde, il y a des contraintes de temps liées aux cargaisons. Une date d'expédition de potasse non respectée peut signifier qu'un agriculteur ne recevra pas de potasse, ce qui nuit à la production alimentaire.

La fiabilité est essentielle à l'image de marque du Canada à l'étranger. Elle a été bâtie au fil des décennies par des exportateurs comme Canpotex, qui existe depuis 51 ans.

La fiabilité est un élément important de notre image de marque en tant que Canadiens et producteurs de potasse, mais c'est aussi notre avantage concurrentiel. Par exemple, l'année dernière, Canpotex a expédié des volumes records de potasse au Bangladesh pour remplacer la potasse qui provenait habituellement de la Russie. En

mars, le gouvernement fédéral a souligné avec fierté l'accord qui a été conclu entre la Corporation commerciale canadienne et le gouvernement du Bangladesh concernant la potasse de Canpotex. Le Bangladesh pouvait compter sur Canpotex comme partenaire fiable et stable. Nous sommes fiers d'avoir agi à cet égard compte tenu des problèmes d'approvisionnement en potasse qui découlent de l'invasion illégale de l'Ukraine par la Russie.

Nous ne pouvons pas tenir cette image de pays fiable pour acquise. Au cours des deux dernières années seulement, nous avons subi des inondations, des incendies de forêt, un faible rendement du transport ferroviaire en hiver et de nombreuses interruptions de travail, dont la grève sur la Voie maritime du Saint-Laurent le mois dernier. Toutes ces perturbations s'additionnent et risquent de ternir la solide réputation du Canada.

À Canpotex, nous faisons tout ce que nous pouvons pour protéger la réputation que nous avons durement acquise. Je peux dire qu'au cours des deux dernières décennies, nous avons investi environ 3 milliards de dollars américains dans notre propre chaîne d'approvisionnement, notamment en construisant nos propres wagons, en exploitant nos propres terminaux sur les côtes Est et Ouest et en affrétant nos propres navires.

Le reste du monde s'en aperçoit et je ne veux pas que des concurrents profitent de l'incertitude qui plane sur la chaîne d'approvisionnement du Canada. Pour être tout à fait clair, je dirai que les exportations de potasse de nos concurrents de la Russie et du Bélarus se situent presque à leur niveau normal, à savoir avant l'imposition de sanctions ou la guerre en Ukraine.

● (1245)

J'ai un petit exemple qui fait réfléchir.

L'Indonésie est au cinquième rang des consommateurs de potasse dans le monde et la potasse est le principal produit d'exportation canadien vers ce pays. Au début du mois, la presse spécialisée dans les engrais a fait état des répercussions que la grève au port de Vancouver avait sur les exportations de potasse canadienne vers l'Indonésie, en particulier. Les importateurs indonésiens ont acheté davantage de potasse à la Russie. La Russie a remplacé le Canada comme principal fournisseur de potasse de ce pays en septembre, conséquence directe de la grève. Dans...

● (1250)

**La présidente:** Merci beaucoup. Je suis désolée de vous interrompre, monsieur McKenzie. Notre temps est très limité aujourd'hui.

Puis-je céder la parole à Mme Anderson, du Greater Vancouver Board of Trade, pour cinq minutes?

[Français]

**M. Richard Martel (Chicoutimi—Le Fjord, PCC):** Madame la présidente, serait-il possible de réduire le temps de parole accordé à la prochaine intervenante, afin de nous laisser le temps de poser quelques questions aux témoins?

[Traduction]

**La présidente:** Elle dispose de cinq minutes.

**M. Richard Martel:** D'accord.

**La présidente:** Allez-y, s'il vous plaît, madame Anderson.

**Mme Bridgitte Anderson (présidente-directrice générale, Greater Vancouver Board of Trade):** Je vous remercie, madame la présidente, messieurs les vice-présidents et membres du Comité. Bonjour.

Comme il a été mentionné, je m'appelle Bridgitte Anderson et je suis présidente-directrice générale du Greater Vancouver Board of Trade, ou la Chambre de commerce du Grand Vancouver. Je vous parle aujourd'hui depuis le territoire traditionnel des Musqueam, des Squamish et des Tsleil-Waututh.

Au nom de nos membres — soit plus de 5 000 entreprises —, je vous remercie de me donner l'occasion de discuter des répercussions économiques importantes de la grève de 13 jours qui a eu lieu l'été dernier dans les ports de la côte Ouest du Canada.

Cette grève, la plus longue depuis près de 40 ans, s'est déroulée dans le contexte d'années de difficultés dans la chaîne d'approvisionnement qui échappaient en grande partie à notre contrôle. L'accumulation de ces événements a nui à l'image et au rôle du Canada à titre de partenaire stable dans la chaîne d'approvisionnement mondiale.

En mars 2020, les effets de la pandémie ont provoqué un raz-de-marée de déséquilibres dans le marché des conteneurs, car les usines du monde entier ont dû cesser leurs activités, ce qui a entraîné des pénuries et du stockage spéculatif. En juillet 2021, des incendies de forêt ont endommagé des voies ferrées et interrompu les expéditions par voie ferroviaire. En novembre 2021, une rivière atmosphérique a causé des milliards de dollars de dommages économiques à des chemins de fer de catégorie I et à des réseaux routiers. Heureusement, ils ont été héroïquement reconstruits.

Ces événements mettent en évidence la pression extrême qui a alimenté l'inflation et provoqué des tensions économiques, dont certaines ont été contrôlées et d'autres non. Nous savons que nous devons renforcer la résilience climatique de notre chaîne d'approvisionnement, et nos membres investissent en ce sens. Ces investissements dans notre résilience et notre croissance se traduiront par des emplois bien rémunérés, et souvent syndiqués.

Dans ce contexte, nous nous sommes inquiétés, au cours des mois précédant le 1<sup>er</sup> juillet, des conséquences économiques à court et à long terme d'une grève dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert. Nous avons informé le gouvernement et les industries tributaires des ports des dommages qui pourraient résulter de la fermeture des ports en cas de grève. Malheureusement, ces craintes se sont concrétisées par le déclenchement d'une grève à l'échelle de la côte le jour de la fête du Canada.

Pendant la grève, nous avons lancé un calculateur de fermeture de port, un outil conçu pour illustrer visuellement l'ampleur des perturbations commerciales. Nous avons obtenu des chiffres stupéfiants. Compte tenu des 800 millions de dollars en échanges commerciaux perturbés chaque jour, notre calculateur a estimé l'impact économique total de la grève à un montant remarquable de 10,7 milliards de dollars.

Cette perturbation s'est répercutée sur des secteurs essentiels à l'échelle nationale, de l'industrie manufacturière au commerce de détail, en passant par l'agriculture, l'énergie et les détaillants d'automobiles. Les petites entreprises se sont retrouvées à court de matériaux de construction — des matériaux nécessaires à la construction de logements dont on a cruellement besoin. Les détaillants d'automobiles locaux ont attendu des livraisons de véhicules et de pièces

en souffrance. Les industries exportatrices ont perdu leur capacité d'acheminer leurs produits vers les marchés, ce qui a nui à leur capacité d'obtenir des contrats mondiaux qui stimulent l'investissement et l'emploi des Canadiens. Les usines de pâte à papier sont restées silencieuses. Les activités minières ont été ralenties, et les entreprises d'un bout à l'autre du Canada ont dû faire face à une augmentation des coûts et à des périodes d'attente prolongées pour les marchandises. De plus, le réacheminement des marchandises destinées au Canada vers d'autres ports a non seulement entraîné des coûts et des retards supplémentaires pour les entreprises, mais cela a également amplifié inutilement l'empreinte environnementale de nos échanges commerciaux.

Bien que la grève se soit déroulée en Colombie-Britannique, ses effets ont été ressentis dans tout le pays. Nous considérons le port de Vancouver comme le « port du Canada », car il traite autant de marchandises que les cinq autres plus grands ports réunis, et il traite à lui seul environ 25 % du total des échanges commerciaux du Canada. Cela signifie que les conflits à long terme, comme celui de l'été dernier, ont de profondes répercussions sur l'ensemble du pays. Ainsi, des milliards de dollars de marchandises ont contourné Vancouver au profit d'autres ports, en particulier ceux de Seattle et de Tacoma et d'autres ports américains et mexicains, à mesure qu'on trouvait de plus en plus de ports de remplacement et qu'on y envoyait les marchandises.

Tout cela a coûté cher au Canada. Les entreprises n'ont pas pu planifier correctement leurs activités et leur personnel pendant cette période, car personne ne savait quand les ports seraient ouverts. Cette situation a été aggravée par les mesures de grève variables.

Tout au long de cette grève et de ses suites, nous n'avons cessé d'exhorter le gouvernement fédéral à explorer des outils supplémentaires pour faciliter la conclusion d'accords durables lors d'interruptions de travail qui ont des répercussions sur l'ensemble de l'économie. L'examen entrepris par le ministre du Travail en vertu de l'article 106 du Code canadien du travail est une occasion unique d'y parvenir.

En conclusion, je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion de vous faire part de nos réflexions sur l'impact de la grève. Nous sommes impatients de collaborer avec le gouvernement pour veiller à ce que des négociations collectives sérieuses puissent avoir lieu sans entraîner des conséquences préjudiciables à l'échelle nationale pour notre économie et notre réputation à titre de partenaire commercial fiable et stable.

Je vous remercie.

● (1255)

**La présidente:** Je tiens à remercier nos témoins. Nous sommes heureux de pouvoir consigner vos interventions au compte rendu.

Monsieur Martel, vous avez la parole.

[Français]

**M. Richard Martel:** Madame la présidente, étant donné les inconvénients que nous avons subis aujourd'hui, pourrions-nous demander aux témoins de revenir? Ils se sont préparés et ils ont fait l'effort de venir témoigner, mais nous ne pouvons même pas leur poser de questions.

Est-ce possible de les réinviter à témoigner?

[Traduction]

**La présidente:** Nous allons demander à la greffière de faire une telle invitation si notre calendrier le permet. Si les membres du Comité souhaitent poser des questions particulières, ils peuvent peut-être communiquer directement avec les témoins pour obtenir les renseignements souhaités. Quoi qu'il en soit, nous verrons s'il est possible de les inviter à comparaître à un autre moment.

Vous avez la parole, monsieur Baldinelli.

**M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC):** La greffière a-t-elle au moins reçu des mémoires écrits qui peuvent nous être distribués?

**Une voix:** Oui.

**M. Tony Baldinelli:** C'est déjà quelque chose. Après tout, nous avons invité ces intervenants importants à faire des déclarations préliminaires. J'aimerais donc avoir l'occasion de leur poser des questions, mais s'il est possible de les inviter à comparaître à nouveau, j'en serais très heureux.

**La présidente:** Si tous les témoins présents peuvent soumettre à la greffière, par écrit, tout commentaire ou point supplémentaire qu'ils souhaitent soulever, elle les distribuera à tous les membres du Comité.

Encore une fois, nous sommes désolés.

[Français]

**M. Richard Martel:** Madame la présidente, me permettez-vous au moins de leur poser une question?

[Traduction]

**La présidente:** Je ne peux pas, car nous avons dépassé le temps imparti de 10 secondes.

Ai-je la permission de lever la séance?

**Des députés:** D'accord.

**La présidente:** La séance est levée.

---







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>