



Mémoire au Comité permanent du commerce international aux fins de l'étude sur « La grève de 2023 au port de Vancouver : Impacts, réponses et innovations liées à des ports »

### **À propos de la BCMEA**

La British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA) représente 49 employeurs riverains et, de ce fait, leurs quelque 9 400 employés et employées. Nos clients-membres sont des exploitants de gares maritimes, des armateurs et des agents maritimes. Nous les aidons à optimiser leurs activités en leur apportant notre expertise sur les relations du travail, la sécurité, la formation, les affaires publiques et le recrutement. La BCMEA et ses membres sont fiers d'avoir investi plus de 215 millions de dollars dans la sécurité, la formation et le perfectionnement de la main-d'œuvre riveraine de la Colombie-Britannique au cours des 10 dernières années.

Les entreprises membres de la BCMEA sont un maillon essentiel de l'économie de la province et un pilier de la communauté côtière. Nos partenaires, qui assurent leurs services jour et nuit tous les jours de l'année, acheminent chaque année à l'étranger 60 millions de tonnes de marchandises d'une valeur de 53 milliards de dollars.

### **Répercussions économiques : le Canada a perdu des milliards de dollars dans ses échanges commerciaux et continue de subir des conséquences négatives**

Nos 49 employeurs membres qui font partie du réseau des ports de la Colombie-Britannique ont essuyé des pertes soutenues avant, pendant et après la grève de juillet 2023 déclenchée par l'International Longshore and Warehouse Union Canada (ILWU Canada).

En moyenne, les ports de la côte ouest du Canada traitent pour 800 millions de dollars de marchandises par jour, ce qui représente 25 % du total des marchandises canadiennes commercialisées. Le port de Vancouver est le plus grand port du Canada; sa taille est comparable à celle des cinq grands ports canadiens suivants réunis, et il est la passerelle du Canada vers plus de 170 marchés mondiaux. Il traite pour environ 305 milliards de dollars de marchandises, emploie 115 300 personnes, verse pour 7 milliards de dollars de salaires et apporte 11,9 milliards de dollars au PIB du Canada<sup>1</sup>.

Comme plusieurs témoins experts l'ont mentionné durant l'étude du Comité, les conséquences d'une grève ou d'une interruption de travail se font sentir bien au-delà de la période de grève proprement dite. Il faut ensuite des mois pour rattraper le retard accumulé et résorber le transport de marchandises qui n'a pas été effectué, les déroutements et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement. Par exemple, de juillet à septembre, il y a eu 20 changements de port, 12 déroutements et 48 annulations d'escale rien que pour les porte-conteneurs dans les ports de Colombie-Britannique<sup>2</sup>.

Nous savons qu'avant et pendant la grève de l'ILWU Canada, des gares maritimes américaines ont conclu des contrats à long terme avec des armateurs pour que ceux-ci ne fassent plus passer leurs navires de charge par les ports de la côte ouest du Canada. Les conséquences de ces ententes se font encore sentir aujourd'hui.

La grève de 13 jours de l'ILWU Canada a perturbé des échanges commerciaux d'une valeur estimée à 10,7 milliards de dollars<sup>3</sup>. On ignore encore la valeur totale des échanges commerciaux qui ont été touchés par un mois de perturbations, tout comme le nombre de navires de charge déroutés qui ne reviendront jamais.

### **Mandat du comité de négociation de la BCMEA**

Lorsque M. Ashton a témoigné devant le comité CIIT, il a remis en question le mandat et la composition du comité de négociation de la BCMEA. Il l'a aussi fait auprès des médias pendant la grève de l'ILWU Canada. Pour recentrer l'attention sur les négociations, notre conseil d'administration a envoyé à l'ILWU Canada une lettre officielle datée du 4 juillet 2023 dans laquelle il exprimait son appui unanime à l'égard du mandat et des pouvoirs conférés au comité de négociation. Cette lettre est jointe au présent mémoire. Il convient aussi de noter que le comité de négociation de la BCMEA était composé de cadres supérieurs de la BCMEA (dont le président-directeur général, le vice-président chargé des relations du travail et le vice-président chargé des finances et du secrétariat général) et de représentants de haut niveau des principaux employeurs cumulant plus de 60 ans d'expérience de l'exploitation de gares maritimes, des relations du travail et de la gestion. Il y avait les bons décideurs à la table des négociations.

### **Stabilité, prévisibilité et rapidité des décisions**

La BCMEA, ses membres, son conseil d'administration et son comité de négociation ont travaillé dur pour éviter une grève de l'ILWU Canada et, à chaque occasion de négocier, ils se sont efforcés d'être agiles et efficaces et de réagir rapidement.

Le pouvoir de la BCMEA d'agir comme représentante désignée de l'industrie dans tout ce qui concerne les relations du travail découle des dispositions sur sa raison d'être qui figurent dans sa constitution et ses règlements connexes, lesquels sont des documents légaux déposés conformément aux dispositions de la *Societies Act* de la Colombie-Britannique. Le comité de négociation de la BCMEA avait donc indéniablement le pouvoir et le mandat de négocier pour le compte du conseil d'administration et des membres de l'association.

Cela a permis à la BCMEA de présenter rapidement des propositions et de répondre promptement aux demandes du syndicat, contrairement à ce que l'ILWU Canada a affirmé au Comité.

## **Des innovations pour accroître la stabilité et réduire les perturbations**

Tous les témoins que vous avez entendus au cours de votre étude vous ont parlé du besoin de prévisibilité et de stabilité de la main-d'œuvre dans les chaînes d'approvisionnement du Canada. Le ministre du Travail a souligné à plusieurs reprises l'importance de la stabilité de la main-d'œuvre dans les ports du Canada, notamment lorsqu'il a annoncé un examen, en application de l'article 106 du *Code canadien du travail*, des problèmes structurels à la base des grèves en Colombie-Britannique et dans l'ensemble du réseau des ports du Canada. Il a réitéré que la stabilité de la main-d'œuvre était essentielle pour préserver la solidité des chaînes d'approvisionnement sur laquelle repose l'économie canadienne et pour préserver la réputation du Canada comme partenaire commercial fiable.

Si le Canada veut assurer cette stabilité et innover pour éviter de futures perturbations, il lui faut une structure de négociations collectives qui permette aux parties de participer à un dialogue constructif et de parvenir à des accords de leur chef. En cas d'impasse, il lui faut aussi un mécanisme de règlement des différends qui protège l'intérêt public tout en garantissant que les intérêts des parties seront pris en compte dans la convention collective définitive.

La seule perspective d'une perturbation pousse les armateurs à dérouter leurs navires, en l'occurrence vers des ports américains relativement stables plutôt que vers les ports de la côte ouest du Canada. La simple éventualité d'une interruption de travail porte atteinte à la réputation et à l'économie du pays. Les navires de charge qui ont été dérottés peuvent mettre du temps à revenir à nos ports, si même ils y reviennent, quand les activités reprennent leur cours normal.

---

<sup>1</sup> Site Web du port de Vancouver : <https://www.portvancouver.com/fr/a-propos/>

<sup>2</sup> Il y a changement de port lorsqu'un navire modifie son itinéraire pour faire escale dans un autre port avant son escale planifiée en Colombie-Britannique (par exemple, un navire modifie son itinéraire habituel pour faire escale à Seattle-Tacoma avant de faire escale à Vancouver). Il y a déroutement lorsqu'un navire qui devait se rendre à un port de la Colombie-Britannique est redirigé vers un autre port. Il y a annulation d'escale lorsque l'escale qu'un navire est censé faire dans un port de la Colombie-Britannique est tout à fait annulée. À la manière des autobus urbains, les porte-conteneurs sont soumis à un horaire, si bien qu'une annulation d'escale équivaut à retirer un autobus de la circulation.

<sup>3</sup> Greater Vancouver Board of Trade [SITE WEB EN ANGLAIS SEULEMENT] : <https://www.boardoftrade.com/news/57-news/2023/2418-board-of-trade-statement-in-response-to-ratification-of-deal-to-end-port-strike>