



CANADIAN
MANUFACTURERS
& EXPORTERS



MANUFACTURIERS
& EXPORTATEURS
DU CANADA

Le 13 décembre 2023

Comité permanent du commerce international

131, rue Queen, 6^e étage

Chambre des communes

Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Par courriel : CIIT@parl.gc.ca

Étude sur la grève de 2023 au port de Vancouver : impacts, réponses et innovations liées à des ports

Mesdames,
Messieurs

Dans le cadre de l'étude du Comité permanent du commerce international sur la grève de 2023 au port de Vancouver, je vous écris pour vous faire part du point de vue des manufacturiers canadiens au sujet de cette grave perturbation économique.

Comme vous le savez, les manufacturiers sont le premier maillon des chaînes d'approvisionnement et comptent parmi les principaux utilisateurs des services portuaires, dont ils dépendent pour obtenir des intrants essentiels et accéder aux marchés internationaux pour réaliser les exportations à valeur ajoutée qui sont à la base de la prospérité du Canada.

Tous les secteurs manufacturiers ont été touchés par la grève de 2023, de l'automobile à l'énergie en passant par les pièces détachées et les biens de consommation. Les 1,8 million de travailleurs de l'industrie manufacturière canadienne, leurs entreprises et les collectivités dans lesquelles ils exercent leurs activités ont subi le gros des conséquences d'un conflit de travail sur lequel ils n'avaient aucune prise.

Les manufacturiers ont ressenti les effets de la grève des jours et des semaines avant que celle-ci ne commence, certains ayant ralenti leur production en prévision d'un arrêt de travail. Une fois commencé, le conflit de travail de 13 jours a coûté à l'économie canadienne un montant estimé à 500 millions de dollars par jour en pertes commerciales. Cela signifie qu'environ 16 % des échanges bilatéraux du Canada ont été perturbés tous les jours de la grève. En ce qui concerne les répercussions directes sur les entreprises, une enquête menée par MEC auprès des manufacturiers touchés a permis de chiffrer les coûts pour les entreprises individuelles qui ont subi des retards à une moyenne de 207 000 \$ par jour. Nous estimons aussi qu'il faut jusqu'à une semaine aux manufacturiers pour se remettre d'une journée de fermeture d'un port, ce qui s'est reflété dans le temps qu'il a fallu à nos membres touchés pour éliminer les retards et se remettre de cette interruption.



CANADIAN
MANUFACTURERS
& EXPORTERS



MANUFACTURIERS
& EXPORTATEURS
DU CANADA

Comme l'un de nos membres l'a mentionné dans un [article d'opinion](#) [EN ANGLAIS SEULEMENT] concernant la grève, tout ce désordre a des répercussions en cascade sur les entreprises canadiennes : des livraisons retardées, des heures perdues et des investisseurs qui se tournent vers des régions où les activités sont plus stables.

Les perturbations prolongées des infrastructures essentielles des chaînes d'approvisionnement ternissent la réputation de partenaire commercial stable et fiable que le Canada s'est forgée. Le problème ne se limite pas à la grève du port de Vancouver. Pour bien comprendre les répercussions commerciales et économiques de cet arrêt de travail, le Comité devrait prendre en compte les effets cumulatifs que toutes les mesures syndicales récentes – y compris les grèves des travailleurs des secteurs portuaire, ferroviaire et maritime – ont eues sur la réputation du Canada. Il n'a échappé ni à nos partenaires des chaînes d'approvisionnement ni à nos concurrents que le nombre de jours-personnes non travaillés pour cause de grève au cours des neuf premiers mois de 2023 était nettement supérieur à celui enregistré l'année précédente et avait plus que doublé par rapport aux niveaux antérieurs à la pandémie. Outre les répercussions des arrêts de travail sur l'économie et la réputation du pays, il ne faut pas oublier que les Canadiens dépendent des infrastructures essentielles des chaînes d'approvisionnement pour se procurer des produits de première nécessité.

Ces derniers mois, nous avons trouvé encourageant d'entendre le ministre O'Regan reconnaître la nécessité de stabiliser les chaînes d'approvisionnement canadiennes. En revanche, nous nous étonnons du dépôt du projet de loi C-58, qui, s'il est adopté, déstabilisera encore davantage les chaînes d'approvisionnement en limitant la capacité des ports et des chemins de fer de poursuivre leurs activités en cas de grève. S'il existe des preuves que l'interdiction de recourir à des travailleurs de remplacement améliorera le processus de négociation collective, le gouvernement ne les a pas communiquées à MEC et à ses membres. Les recherches effectuées jusqu'à présent et les leçons tirées en Colombie-Britannique et au Québec montrent que l'interdiction de recourir à des travailleurs de remplacement donne lieu à des grèves plus longues et plus fréquentes.

Nous nous réjouissons que le Comité ait entrepris cette étude et nous pensons que son travail sera utile au développement de nouveaux outils qui permettront de s'attaquer aux causes profondes de perturbations comme la grève de 2023 au port de Vancouver. Cela permettra de renforcer la stabilité et la prévisibilité du système pour les fabricants canadiens, leurs employés et les clients qui dépendent des réseaux de transport essentiels du Canada.

Sincères salutations,

Ryan Greer
Vice-président, Affaires publiques et politique nationale
Manufacturiers et exportateurs du Canada

c. c. :

L'honorable Judy Sgro
Députée de Humber River—Black Creek
Présidente du Comité permanent du commerce international

Kyle Seeback
Député de Dufferin—Caledon
Vice-président, Comité permanent du commerce international

Simon-Pierre Savard-Tremblay
Député de Saint-Hyacinthe—Bagot
Vice-président, Comité permanent du commerce international