



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

44^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

Comité permanent du commerce international

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 088

Le mardi 12 décembre 2023

Présidente : L'honorable Judy A. Sgro



Comité permanent du commerce international

Le mardi 12 décembre 2023

• (1140)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte.

Bienvenue à la 88^e séance du Comité permanent du commerce international de la Chambre des communes. La réunion d'aujourd'hui a lieu en format hybride, conformément au Règlement; par conséquent, certains membres y participent en personne dans la pièce, alors que d'autres y assistent à distance au moyen de l'application Zoom.

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

Avant de parler, veuillez attendre que je vous donne la parole en vous appelant par votre nom. Pour ceux qui participent par vidéoconférence, veuillez désactiver votre microphone lorsque vous ne parlez pas. Je vous rappelle que vous devez en tout temps vous adresser à la présidence et qu'en cas de problème technique, vous devez m'en informer immédiatement, car il se peut que nous devions suspendre la séance afin de permettre aux services d'interprétation d'être rétablis avant de reprendre les travaux.

Je demande à tous les participants d'être prudents lorsqu'ils manipulent les oreillettes afin d'éviter les retours de son.

Étant donné que nous avons commencé notre séance avec 40 minutes de retard et qu'il est important d'entendre nos témoins, je propose, comme M. Baldinelli l'a proposé, de prolonger la séance de 40 minutes. Nous disposerons ainsi d'une heure à partir de 11 h 40, et notre séance se poursuivra donc jusqu'à 12 h 40.

Conformément à l'article 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 par vidéoconférence M. Barry Eidlín, professeur agrégé de sociologie à l'Université McGill. Nous avons également avec nous M. Robin Guy, vice-président et chef adjoint des relations gouvernementales de la Chambre de commerce du Canada, et M. Carlo Dade, directeur du Centre pour le commerce et les infrastructures commerciales de la Canada West Foundation.

Bienvenue à tous.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires, puis nous passerons aux questions.

Monsieur Guy, je vous cède la parole pour un maximum de cinq minutes.

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

La Chambre de commerce du Canada est la plus grande association commerciale du pays, avec un réseau actif de plus de 400 chambres de commerce représentant près de 200 000 entreprises de toutes tailles, dans tous les secteurs et toutes les régions de notre pays.

En tant que nation commerçante, notre infrastructure commerciale revêt plus d'importance pour le Canada que pour beaucoup d'autres pays dans le monde. En fait, 2 \$ sur 3 gagnés par le Canada dépendent du transport de marchandises. Ce chiffre 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 développer notre économie.

Notre côte Ouest est le plus grand point de contact du Canada avec le monde, avec plus de 800 millions de dollars de marchandises manutentionnées chaque jour, qu'il s'agisse de produits agroalimentaires, de potasse, de minéraux critiques ou de produits de première nécessité. Cela représente un quart du commerce total du Canada.

Cet été, nous avons connu plus de 35 jours d'incertitude et de perturbations à nos ports de la côte Ouest, notamment à ceux de Vancouver et de Prince Rupert, ce qui a entraîné des retards importants pour les entreprises canadiennes dans pratiquement tous les secteurs de partout au pays. Ainsi, 25 % de nos échanges commerciaux ont été bloqués.

Cela signifie que le secteur canadien de la potasse a dû réduire sa production et ses ventes pendant la grève, ce qui a obligé ceux qui dépendent du Canada pour leurs engrais à chercher ailleurs pour veiller à ce qu'ils puissent continuer à produire leurs récoltes. Les entreprises qui attendaient des pièces de rechange pour réparer leurs machines ont dû subir des retards, ce qui a entraîné un ralentissement ou un arrêt de la production. Cela signifie que les fruits et légumes que nous importons au Canada ont été laissés à pourrir dans des conteneurs au lieu d'être sur les étagères pour le plaisir des consommateurs. En clair, cela signifiait que les produits allaient devenir plus chers pour les Canadiens et alimenter l'inflation.

J'insisterai auprès du Comité sur le fait que les dommages causés par une grève ne se limitent pas aux jours où les travailleurs font du piquetage. Les entreprises ont besoin de certitude. Elles ont besoin de savoir que s'ils importent ou exportent des marchandises, celles-ci seront acheminées à bon port, en temps opportun. Dans le cas contraire, les fournisseurs iront voir ailleurs, et il n'est pas garanti qu'ils reviendront.

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

Je dois préciser que la Chambre de commerce du Canada respecte le droit à la négociation collective. Nous croyons sincèrement que les meilleurs accords sont ceux qui sont le fruit d'une négociation. Mais lorsque les négociations sont rompues et qu'il n'est plus possible de négocier de manière significative, les milieux d'affaires canadiens attendent du gouvernement qu'il fasse preuve de leadership et qu'il agisse dans l'intérêt du pays.

La Chambre de commerce du Canada a demandé au gouvernement d'utiliser tous les outils à sa disposition pour prévenir une grève, puis pour la résoudre. Nous avons félicité le ministre du Travail d'avoir demandé au médiateur principal de recommander des conditions de règlement pour parvenir à un accord équitable. Malheureusement, cette action n'a été lancée que près de deux semaines après le début de la grève dans les ports, alors que l'économie et la réputation du Canada avaient déjà subi d'importants dommages, et elle s'est prolongée pendant plusieurs semaines alors que le syndicat refusait de signer la convention.

L'examen lancé par le ministre du Travail en vertu de l'article 106 du Code canadien du travail est une occasion clé, pour le gouvernement, de se doter de plus d'outils pour éviter les interruptions de travail tout en protégeant l'intérêt public. Nous devons nous assurer que le gouvernement a la capacité de forcer les deux parties à se rencontrer dans le but de parvenir à une forme de résolution contraignante. Nous ne pouvons accepter que le gouvernement attende deux semaines avant de prendre des mesures.

Les chaînes d'approvisionnement du Canada sont aussi solides 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 favoriseront le commerce et renforceront les chaînes d'approvisionnement. Il y a moins d'un mois, le ministre du Travail a déclaré aux Canadiens que notre crédibilité en tant que nation commerçante dépend du fonctionnement stable de nos chaînes d'approvisionnement. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour préserver cette stabilité. Nous sommes tout à fait d'accord.

Cependant, la présentation du projet de loi C-58, qui vise à interdire le recours à des travailleurs de remplacement pendant les grèves, laisse entendre que le gouvernement souhaite en fait s'éloigner de la préservation de la stabilité. En fait, ce projet de loi ne fait que renforcer l'image du Canada en tant que partenaire commercial instable et peu fiable.

Nous avons besoin que nos dirigeants s'engagent dans un dialogue honnête qui fournira à notre gouvernement les outils dont il a besoin pour relever nos défis 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 cette mesure législative.

Je vous remercie pour le temps que vous nous avez accordé. Nous sommes maintenant prêts à répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup, Monsieur Guy.

Nous allons passer à M. Eidlin, s'il vous plaît.

Je vous invite à vous adresser au Comité pour un maximum de cinq minutes, s'il vous plaît.

• (1145)

M. Barry Eidlin (professeur agrégé de sociologie, Université McGill, à titre personnel): Bonjour et merci de m'avoir invité à vous parler aujourd'hui de la grève de 2023 au port de Vancouver.

Je m'appelle Barry Eidlin et je suis professeur agrégé de sociologie à l'Université McGill, où j'enseigne depuis 2015.

Mon expertise porte sur l'étude des mouvements syndicaux, de la politique et des politiques. J'ai publié de nombreux articles sur la création et l'évolution des relations de travail au Canada et aux États-Unis, afin d'essayer de comprendre pourquoi deux pays dotés de politiques si semblables au départ ont suivi des voies aussi différentes, le Canada ayant choisi de protéger les droits des travailleurs au fil du temps, tandis que les États-Unis les ont laissés s'éroder.

Jusqu'à présent, le Comité a recueilli des témoignages détaillés sur les effets dévastateurs de la grève de deux semaines, qui a débuté le 1^{er} juillet, sur les entreprises canadiennes de toutes tailles. En revanche, ce dont il a moins été question, c'est de la manière dont nous en sommes arrivés au 1^{er} juillet. Or, c'est important, car il faut comprendre que les grèves font partie intégrante du processus de négociation collective, et qu'elles ne se résument pas à des événements isolés.

Comme vous le savez, les négociations en vue de parvenir à un accord ont débuté le 16 février. Après plus d'un mois, soit le 20 mars, le Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada a déclaré une impasse et a demandé l'intervention d'un conciliateur. S'en sont suivis 60 jours de conciliation, une période de réflexion de 21 jours, et enfin, un vote de grève. Le Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada a ensuite donné un préavis de grève de 72 heures et, finalement, le 1^{er} juillet, les travailleurs se sont mis en grève.

Il faut souligner que le processus de négociation collective comporte déjà de nombreux mécanismes visant à réduire le risque de grève. C'est à cela que servent la conciliation et les périodes de réflexion.

Il est également important de noter que les travailleurs souhaitent rarement se mettre en grève. Ils le font par obligation et en dernier recours, après l'échec de toute tentative visant à faire reconnaître leurs préoccupations par leur employeur.

La question qu'il faut se poser est la suivante: pourquoi, compte tenu de tous les mécanismes qui existent déjà, des grèves ont-elles été déclenchées dans les ports de la Colombie-Britannique? Comment se fait-il que les négociations aient échoué?

Le témoignage de Rob Ashton, président du Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada, devant le Comité, nous donne quelques indices. Vous vous souviendrez que M. Ashton avait fait remarquer que l'association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique avait modifié sa stratégie de négociation depuis 2010. Ainsi, plutôt que de négocier de manière constructive, elle a traîné les pieds en attendant que le gouvernement intervienne pour imposer un règlement afin d'éviter une catastrophe économique. L'Association des employeurs maritimes de la Colombie-Britannique n'est pas la seule à agir de la sorte. Sa stratégie s'inscrit dans ce que les universitaires Leo Panitch et Donald Swartz caractérisent comme l'« exceptionnalisme permanent » que l'on observe dans le régime des relations de travail au Canada.

Dans le cadre de ce régime, les gouvernements et les employeurs affirment systématiquement soutenir les droits de négociation collective des travailleurs, mais ne cessent de trouver des raisons de les contourner soi-disant exceptionnellement. Ainsi, au Canada, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux sont parmi les gouvernements qui ont le plus recours aux mesures législatives de retour au travail parmi les pays du G7, et ceux qui enfreignent le plus souvent les droits du travail internationaux. De fait, de 2002 et 2019, 54 % des plaintes déposées contre des pays du G7 pour atteinte aux droits du travail auprès du comité sur la liberté d'association de l'Organisation internationale du travail concernaient le Canada.

Si, prise individuellement, chaque intervention peut sembler raisonnable, comme dans le cas des ports de la Colombie-Britannique, celles-ci ont pour effet, à la longue, d'éroder le processus de négociation collective. En effet, les interventions répétées des gouvernements incitent moins les employeurs à négocier, puisqu'ils peuvent se contenter d'attendre que ceux-ci imposent des règlements, et qu'ils peuvent également brandir la menace d'une intervention gouvernementale pour obtenir gain de cause. Le fait d'avoir systématiquement recours à l'intervention du gouvernement après coup plutôt que de respecter le processus n'est pas une approche saine.

Si nous souhaitons réellement maintenir un système de négociation collective solide, nous devons mettre en place des incitatifs à négocier des accords, appuyés par un véritable droit de grève. Ce n'est pas pour rien que la Cour suprême a qualifié le droit de grève de « composante indispensable » des droits de négociation collective des travailleurs. Tenter de résoudre les conflits du travail par le biais d'une intervention ponctuelle du gouvernement peut résoudre le problème à court terme, mais entraîne des problèmes plus graves à long terme.

Je vous remercie de votre attention.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur.

Nous passons à M. Dade. Vous avez cinq minutes.

• (1150)

[Français]

M. Carlo Dade (directeur, Centre pour le commerce et les infrastructures commerciales, Canada West Foundation): Madame la présidente, membres du Comité, je vous remercie.

[Traduction]

Merci de m'avoir invité à me joindre à vous depuis le territoire du Traité n° 7 en Alberta.

La Canada West Foundation travaille depuis 50 ans à assurer la force de l'Ouest au sein d'un Canada fort. Depuis une décennie, nous portons une attention particulière à l'étude des infrastructures et du système du commerce international au Canada, aux actifs qui servent à déplacer les biens, les gens, l'argent et les idées entre les marchés.

Le Comité a beaucoup entendu parler de l'importance du commerce international — le chiffre de 66 % de la Chambre de commerce a été mentionné — et nous comprenons l'importance du commerce international, mais ce qui est moins connu au Canada, c'est la perception qu'a le reste du monde de l'infrastructure canadienne de commerce international. Cette question a été soulevée à répétition dans les témoignages entendus par le Comité. On a parlé d'une question un peu marginale, mais elle est en fait essentielle

pour comprendre l'importance de la grève et comprendre et évaluer les réponses possibles.

Je vais parler rapidement de certains des indicateurs qui montrent un effondrement de la perception de la qualité de l'infrastructure commerciale du Canada et qui nous ont amenés à entreprendre ces travaux et à les poursuivre.

Dans le rapport sur la compétitivité des pays du Forum économique mondial, l'infrastructure commerciale du Canada se classait dans le top 10 mondial il y a une décennie. Dans la plus récente version de ce rapport, le Forum économique mondial plaçait le Canada au 32^e rang, tout juste devant l'Azerbaïdjan.

L'indice de performance logistique de la Banque mondiale, qui prend les cinq principaux partenaires commerciaux d'un pays, révèle que la perception qu'ont les partenaires commerciaux du Canada de son infrastructure commerciale a connu un déclin précipité dans les derniers temps.

Au pays, le sondage mené par WESTAC auprès des intervenants canadiens indique que les inquiétudes quant à la qualité de la gestion de l'infrastructure commerciale canadienne demeurent constamment l'une des principales préoccupations. C'est aussi ce qu'on entend à l'étranger. La Chambre de commerce du Canada au Japon appuie notre étude et nos travaux et elle a mentionné les perceptions et les inquiétudes au Japon en ce qui a trait à la qualité de l'infrastructure commerciale du Canada.

Pourquoi est-ce important dans la réflexion sur l'impact et l'importance de la grève? Il y a des grèves dans les systèmes et l'économie d'autres pays dans le monde. Il y a des barrages. Il y a des enjeux environnementaux qui ont un impact sur les échanges commerciaux. Le problème en ce qui concerne le Canada n'est pas une question de perception, c'est que nos partenaires commerciaux savent que le pays ne possède pas ce que les autres pays du G7 et la plupart des pays de l'OCDE possèdent, c'est-à-dire des institutions et un système permanents chargés de la collecte et de l'analyse de données qui peuvent être utilisées pour éclairer les décisions de tous les intervenants.

Les représentants de Transports Canada ont indiqué que, en réponse à la grève, ils se sont dépêchés de créer un système du genre, le même type de système que nos concurrents possédaient déjà. Le problème au Canada quand il y a un barrage ou une grève dans un port, c'est que nous avons déjà un pas de retard face à nos clients et à nos concurrents. La capacité du Canada à gérer ce système est déjà mise en doute alors l'effet d'une grève, par exemple, sera plus grand au Canada.

Pour répondre à cette situation, nous avons conçu, d'après la recherche que nous avons menée sur les pratiques exemplaires à l'étranger, un système qui permettrait au Canada de se doter des mêmes outils que nos concurrents: une infrastructure commerciale nationale assortie d'un système de planification permanent fonctionnant en partenariat avec le secteur privé. Cette demande est appuyée par le secteur privé, par la chambre de commerce et par le Conseil canadien des affaires, entre autres. Les premiers ministres l'ont également appuyée l'été dernier lors du Conseil de la fédération à Winnipeg. Les 13 premiers ministres ont demandé au Canada de mettre en œuvre la planification de l'infrastructure commerciale nationale.

En ce qui concerne la réponse à la grève, on peut bien essayer de régler les problèmes à mesure qu'ils surviennent et régler la grève du moment et modifier les lois, mais si on ne fait rien pour régler les problèmes systémiques sous-jacents, on se retrouve toujours en position de faiblesse et la crédibilité du pays à l'étranger demeure inexistante.

C'est ce qui conclut mon exposé. Je suis également prêt à répondre aux questions du Comité au sujet de l'étude sur l'indice de la Banque mondiale.

Merci.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Dade.

C'est au tour de M. Baldinelli, qui a six minutes.

• (1155)

M. Tony Baldinelli (Niagara Falls, PCC): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Monsieur Guy, je vais commencer par la Chambre de commerce du Canada.

Dans vos observations, vous avez parlé du fait que 2 \$ sur 3 \$ gagnés au Canada dépendent du déplacement efficace des biens au pays. La grève au Port de Vancouver a eu un impact économique direct sur le Canada. Il y avait les 800 millions de dollars chaque jour en expéditions — je pense que cela a donné 10,7 milliards de dollars au total —, mais, comme vous l'avez mentionné, c'est 25 % du commerce international du Canada qui était paralysé.

David Adams, de Constructeurs mondiaux d'automobiles, est venu témoigner et a affirmé que la grève avait ajouté jusqu'à 60 jours de délai supplémentaires dans la chaîne d'approvisionnement. Je crois que d'autres témoins l'ont confirmé et nous ont parlé de retards d'environ trois semaines au total. C'est toute la chaîne d'approvisionnement qui a été touchée. Je ne crois pas qu'il y ait de données économiques qui puisse représenter cet impact.

Il y a aussi les dommages causés à la réputation du Canada. Des témoins nous ont dit que ce que veulent les entreprises, c'est de la certitude. La grève a à tout le moins mis en question la capacité du Canada et l'utilisation de certains ports. À cela s'ajoute la grève sur la Voie maritime du Saint-Laurent. On parle maintenant de la possibilité d'une grève au Port de Montréal.

Vous avez parlé du gouvernement et de leadership.

Pourriez-vous nous en dire plus sur ce que le gouvernement pourrait faire afin de s'impliquer plus tôt dans le processus pour offrir son aide? Je comprends qu'il faut essayer de trouver un équilibre entre les intérêts des entreprises et ceux des travailleurs, mais que pourrait faire le gouvernement pour s'impliquer plus tôt dans le processus?

Quand on regarde la chronologie des événements, le gouvernement a demandé aux employeurs de négocier à l'hiver de 2022. Cela n'a pas empêché le déclenchement de la grève le 1^{er} juillet.

Que pouvons-nous faire pour rapprocher les positions de façon à obtenir des ententes et à éviter ce genre de situations?

M. Robin Guy: Nous avons commencé à parler de la possibilité d'un arrêt de travail sur la côte Ouest du Canada. Je souligne qu'il est important de parler du Port de Vancouver, mais que d'autres

ports ont également été touchés. Nous avons commencé à en parler environ sept mois avant que la grève survienne.

Je crois que, lorsque nous parlons de leadership, ce qui est apparent, c'est qu'il faut régler ces situations avant qu'il y ait un arrêt de travail ou un débrayage.

Je crois qu'il est important que nous regardions ce qui peut être fait avant une grève, mais aussi après et qu'il y ait un examen de ce que se passe. Je sais que c'est ce que le gouvernement fait au sujet de l'article 106.

Nous devons vraiment nous assurer que le ministre ait les outils dont il a besoin pour régler cette question. Nous ne voulons pas que le ministre reste sur les lignes de côté lorsqu'il y a un arrêt de travail. Nous voulons que le ministre mène les efforts en vue d'un règlement, qu'il réunisse les parties, qu'il impose une entente ou force les parties à rester à la table sans arrêter la grève ou le lockout.

M. Tony Baldinelli: Je vous remercie de vos observations et de certaines de vos recommandations, monsieur Guy.

Avez-vous parlé de ces solutions au gouvernement ou au ministre du Travail? Il mène présentement un examen.

Le gouvernement a également mis en place un bureau chargé de la chaîne d'approvisionnement. Peut-être est-il ouvert aux suggestions. Leur avez-vous proposé vos solutions?

M. Robin Guy: Nous avons participé aux consultations ouvertes au sujet de l'article 106. Je peux dire que nous étions heureux qu'il y ait un examen. Nous avons fait certaines suggestions. Nous avons proposé certaines questions à étudier aux co-présidents.

Ce qui me dérange un peu, c'est la taille et la portée de cet examen. J'ajouterais qu'il était un peu déroutant de voir le gouvernement présenter le projet de loi C-58, sur les travailleurs de remplacement, avant la conclusion de l'examen. Cela a soulevé de légères inquiétudes de notre côté.

Oui, nous en avons parlé dans le cadre du mécanisme de consultation officiel.

M. Tony Baldinelli: Merci.

Monsieur Dade, je voudrais vous parler de certains des travaux de la Canada West Foundation.

Vous avez parlé de l'indice de performance des ports à conteneurs, par exemple. À l'heure actuelle, le Port de Vancouver arrive 347^e sur 348 ports. Cette étude a été menée par S&P Global Market Intelligence pour le Groupe de la Banque mondiale.

Vous avez des suggestions concernant toute la question de l'infrastructure. À votre connaissance, est-ce que le gouvernement a fait des démarches auprès de votre organisation, par exemple, ou de S&P Global Market Intelligence pour obtenir des informations en vue d'un examen?

Que pourrait faire le gouvernement canadien pour examiner des choses comme les ports afin d'améliorer l'infrastructure au Canada et éviter certains des problèmes avec lesquels nous sommes aux prises?

• (1200)

M. Carlo Dade: J'ai deux courts éléments de réponse. En ce qui concerne l'étude sur les ports, ce que S&P et la Banque mondiale ont fait était très complexe et il faut avoir une explication détaillée. Il y a certaines nuances à apporter aux classements.

Pour ce qui est de la réponse, il est intéressant de noter que, lorsqu'elle a reçu le rapport de la Banque mondiale, l'Australie a fait des démarches auprès de S&P et du consultant concerné, a discuté avec eux et travaillé avec eux pour produire une étude sur les solutions aux problèmes révélés.

Le Canada ne l'a pas fait, il n'a pas eu de bonnes discussions avec le consultant qui avait conçu la méthodologie et qui mène l'étude. En date de juillet, le Canada n'avait pas suivi l'exemple de l'Australie. Il s'agirait certainement d'une occasion à saisir pour améliorer la performance en tirant profit des cinq années de travail accompli par la Banque mondiale et S&P.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Dade.

C'est maintenant au tour de M. Arya. Vous avez six minutes, allez-y.

M. Chandra Arya (Nepean, Lib.): Merci, madame la présidente.

Monsieur Dade, je vous souhaite de nouveau la bienvenue au comité. J'ai lu l'article que vous avez publié en juin 2023 dans le *Globe and Mail* sur la question des classements mondiaux.

En ce qui concerne la qualité des infrastructures commerciales, il y a deux composantes: la première relève des administrations portuaires et la seconde est hors de leur contrôle. Rapidement, à quel point ce problème relève-t-il de problèmes internes dans les administrations portuaires?

M. Carlo Dade: Il faudrait faire une analyse en profondeur dans les ports. L'étude de la Banque mondiale et de Standard & Poor's contient des microdonnées des ports qui peuvent être utilisées pour se faire une idée à ce sujet.

Je dirais cependant que les plus gros problèmes sont systémiques. Quand on regarde la chute du Port de Vancouver dans les classements, on constate qu'une partie du problème...

M. Chandra Arya: Monsieur Dade, je suis désolé. J'ai encore quelques questions à vous poser et mon temps de parole est limité.

Dans votre article, vous avez parlé de deux choses: le financement et la planification. En ce qui concerne le financement, comme vous le savez peut-être, le gouvernement fédéral s'est engagé à verser un montant assez important dans le cadre du financement destiné à l'infrastructure dans les secteurs du commerce et du transport, soit environ 10 milliards de dollars. Le financement existe donc. Pourquoi n'a-t-il pas été utilisé? Qu'est-ce qui explique que ce financement ne se traduise pas par un meilleur investissement dans les infrastructures?

M. Carlo Dade: Tout d'abord, je ne pense pas que les intervenants du secteur privé et les analystes soient d'accord pour dire que c'est assez d'argent. Le gouvernement a toujours investi plus d'argent dans des actifs non productifs. L'infrastructure dans le secteur du commerce permet de financer le logement, l'éducation et les soins de santé. Il est certain que l'argent consacré à l'infrastructure dans le secteur du commerce ne correspond ni à son importance ni à ses besoins.

Ensuite, sans la capacité de planifier à l'échelle nationale, on ne sait pas où faire les investissements qui amélioreront la fluidité et le fonctionnement de l'ensemble du système national intégré. Il faut plus d'argent, mais ce n'est pas suffisant. Sans planification nationale, on n'est pas en mesure de faire ce que font l'Australie, le Royaume-Uni, les États-Unis et d'autres pays, c'est-à-dire réaliser

des investissements qui méritent d'être mis en chantier et pas seulement ceux qui sont prêts à être mis en chantier, ce qui est notre approche actuelle.

M. Chandra Arya: Toujours dans l'article, vous avez parlé du projet du premier ministre du Manitoba de créer des infrastructures commerciales nationales à long terme et un corridor de transport.

Avez-vous entendu parler de l'évolution de ce dossier?

M. Carlo Dade: Il s'agissait du Conseil de la fédération, et les 13 premiers ministres provinciaux et territoriaux étaient donc impliqués dans ce dossier. La première ministre Stefanson a pris l'initiative, mais il s'agit d'une résolution permanente du conseil.

Le gouvernement fédéral n'a pas donné suite à l'appel des premiers ministres provinciaux et territoriaux, ni à celui du secteur privé, du Business Council, de la chambre, des Manufacturiers et Exportateurs et de l'association de la construction. Il y a une longue liste d'organisations du secteur privé qui se sont jointes à cet appel.

• (1205)

M. Chandra Arya: Nous avons signé de nombreux accords de libre-échange avec un grand nombre de pays dans le monde, mais il n'y a pas de libre-échange à l'intérieur du Canada. Il n'y a pas de libre-échange entre les provinces.

Dans quelle mesure les compétences provinciales sont-elles à l'origine de ces problèmes d'infrastructures dans les secteurs du commerce et du transport?

M. Carlo Dade: Le manque d'harmonisation avec les compétences limitrophes des corridors économiques a posé problème. Des améliorations ont été apportées. Les provinces des Prairies, c'est-à-dire le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, ont signé un protocole d'entente pour faire ce que prévoit la planification nationale: coopérer à la collecte de données, à l'analyse et à la planification conjointe.

Il y a une lueur d'espoir au Canada. C'est dans les Prairies que ces travaux sont testés.

M. Chandra Arya: Il existe deux initiatives ou deux fonds en particulier: l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Fonds national des corridors commerciaux. Savez-vous s'il y a eu des progrès à cet égard?

M. Carlo Dade: Le gouvernement procède actuellement à un examen du Fonds national des corridors commerciaux. Cet examen pourrait certainement contribuer à corriger les problèmes, mais il doit s'inscrire, comme je l'ai déjà dit, dans le cadre d'une planification nationale. Il s'agit de problèmes systémiques. Si l'on ne s'engage pas dans une solution systémique permanente et à long terme, on obtient des résultats sous-optimaux.

Nos concurrents ont pris des mesures en ce sens. Nous ne l'avons pas fait. Tant que nous n'aurons pas résolu ce problème, tout le reste ne sera que provisoire, durera le temps du cycle électoral et sera sous-optimal.

M. Chandra Arya: Vous avez parlé à plusieurs reprises de problèmes systémiques. Vous avez laissé entendre que certains souhaitent privatiser les ports. Je ne pense pas que cela résoudrait les problèmes, n'est-ce pas? Les problèmes sont de nature systémique et ils touchent l'ensemble des infrastructures commerciales.

M. Carlo Dade: C'est exact. On peut résoudre des problèmes à court terme, mais, à plus long terme, on n'a pas réglé les enjeux systémiques. On est dans une position désavantageuse par rapport aux administrations qui nous font concurrence et qui ont pris les mesures nécessaires. Comme je l'ai déjà dit, on obtient des résultats sous-optimaux.

Les faits sont indéniables à cet égard. Les pratiques exemplaires internationales, les comparaisons entre pays et la décennie de recherches que nous et d'autres avons menées l'ont montré très clairement.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Dade.

Nous passons maintenant à Mme Larouche pour une période de six minutes.

[Français]

Mme Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Merci beaucoup, madame la présidente.

En remplacement de mon collègue M. Savard-Tremblay, je vais me tourner vers M. Barry Eidlin pour ce tour de questions.

Monsieur Eidlin, pendant la grève, plusieurs acteurs économiques, notamment la Chambre de commerce du Canada, dont l'un des représentants est présent, ont demandé au gouvernement de mettre en place une loi spéciale forçant le retour au travail des grévistes. Cela n'a pas été le cas, mais on sait que le Canada a un triste bilan en ce qui concerne le retour forcé des travailleurs au moyen de lois spéciales.

Pouvez-vous nous parler des répercussions qu'ont les lois spéciales forçant le retour au travail sur les droits des travailleurs?

M. Barry Eidlin: Je vous remercie beaucoup de votre question.

D'abord, comme je l'ai dit dans mes propos, l'utilisation par le Canada des lois spéciales pour forcer le retour au travail est assez exceptionnelle. Ce n'est pas normal, à l'échelle internationale, de voir ce genre de loi spéciale utilisé aussi fréquemment qu'on le fait au Canada. C'est troublant, parce que cela ne favorise pas un système de relations de travail sain. Lorsqu'on force le retour au travail, on ne résout pas le problème qui a mené à la grève. On ne fait que reporter le problème.

Ce qu'on a appris, en regardant l'histoire du développement des relations de travail au Canada, c'est que la réponse du gouvernement, dans les années 1930 et les années 1940, visait à restreindre le droit de grève. Cela n'a pas fonctionné. Ce n'est qu'en essayant de réformer ces lois à plusieurs reprises qu'on a vu qu'il fallait plutôt établir un processus pour résoudre les problèmes qui ont mené à la grève, et non supprimer tout simplement la possibilité de faire la grève.

Au fur et à mesure que notre système de relations de travail s'est développé, on a constaté, lors de vagues de grève, que la réponse du gouvernement était de renforcer les droits des travailleurs, et non de les supprimer. On a appris que ce n'est qu'en renforçant ces droits qu'on peut créer un système de relations de travail qui peut bien fonctionner.

• (1210)

Mme Andréanne Larouche: Merci, monsieur Eidlin.

Nous avons aussi reçu, lors de la dernière séance, un représentant du syndicat des débardeurs du port de Montréal, qui affirmait qu'une des sources des difficultés qui ont mené à des grèves, no-

tamment à Vancouver et à Montréal, était l'absence de véritables décideurs à la table de négociation. Il parlait des transporteurs maritimes.

Partagez-vous ce constat? Quels sont vos commentaires à ce sujet?

M. Barry Eidlin: Oui, absolument. Je dirais que c'est une conséquence de l'habitude qu'on a, dans ce pays, d'essayer de résoudre ces problèmes au moyen de lois spéciales.

En effet, dans un tel contexte, les employeurs ne sont pas incités à résoudre les problèmes à la table de négociation, mais plutôt à attendre une intervention ou une loi spéciale.

C'est la raison pour laquelle il n'y a pas de vrais décideurs à la table. Les personnes qui prennent leur place ne prennent pas les vraies décisions, parce qu'on pense que celles-ci seront prises plus tard, après l'imposition d'une loi spéciale ou après en avoir parlé. L'existence des lois spéciales empêche la résolution des problèmes à la table de négociation.

Mme Andréanne Larouche: Merci.

Un projet de loi anti-briseurs de grève a d'ailleurs été déposé à la Chambre tout récemment, au début du mois de novembre. C'est une demande de longue date du Bloc québécois et de nos collègues du NPD. J'aimerais d'abord entendre vos commentaires sur ce projet de loi.

Est-ce nécessaire, selon vous? Si oui, pourquoi?

M. Barry Eidlin: Oui, c'est absolument nécessaire, pour la même raison qu'il faut éviter les lois spéciales. Il faut que les employeurs soient incités à résoudre les problèmes à la table de négociation. Si on a recours à une loi spéciale ou à des briseurs de grève, cela empêche les travailleurs d'essayer de résoudre les problèmes à la table de négociation. Cela mine les relations de pouvoir à la table de négociation.

Si on veut avoir un système de relations de travail sain et si on veut respecter le droit de négocier et le droit à la grève, il faut éviter le recours aux briseurs de grève et aux lois spéciales.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à Mme Zarrillo pour une période de six minutes.

• (1215)

Mme Bonita Zarrillo (Port Moody—Coquitlam, NPD): Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur Eidlin, j'ai beaucoup aimé le début de votre témoignage, lorsque vous avez expliqué qu'il ne s'agissait pas d'événements singuliers et qu'il était important de comprendre comment nous en étions arrivés là.

Pendant la grève, j'ai rendu visite à certains travailleurs dans ma circonscription, Port Moody—Coquitlam, ainsi qu'à Anmore et à Belcarra. On m'a parlé de la capacité à négocier directement avec l'employeur. La British Columbia Maritime Employers Association servait d'intermédiaire.

À la chambre de commerce, quand on parle de tous les outils à sa disposition, comment l'employeur utilise-t-il des outils comme la British Columbia Maritime Employers Association, et comment cela améliore-t-il ou mine-t-il le processus de négociation avec les travailleurs?

M. Barry Eidlin: Tout d'abord, je tiens à dire que je pense qu'il est bon d'avoir des associations d'employeurs. Il faut des systèmes de négociation coordonnés parce qu'il faut aussi des standards coordonnés à tous les points de vue. Ce n'est pas un bon système que chaque employeur essaie de conclure sa propre entente avec le syndicat.

Le problème n'est pas l'existence de la British Columbia Maritime Employers Association en tant que telle, mais de savoir qui siège à la table de négociation et qui a le pouvoir de prendre des décisions.

Si une association d'employeurs dispose d'un véritable pouvoir de décision, qu'elle connaît les réalités du terrain et qu'elle a le pouvoir d'entamer des négociations dans le but de parvenir à une entente, c'est une bonne chose.

Le problème dans le cas de la British Columbia Maritime Employers Association, comme M. Ashton et d'autres l'ont déjà dit, c'est qu'elle n'envoie pas à la table de négociation des personnes ayant un pouvoir de décision. Comme je l'ai déjà dit, la structure d'incitation est telle que rien ne l'incite à parvenir à une entente à la table de négociation, de sorte qu'on y envoie essentiellement des personnes qui servent de bouche-trous. Cette situation nuit à l'ensemble du processus de négociation collective.

Mme Bonita Zarrillo: Je pense que c'est aussi ce qui intéressait ma collègue du Bloc, à savoir si les décideurs siègent à la table de négociation.

L'objectif de cette étude consiste à comprendre les répercussions économiques de la grève au port de Vancouver. Il me semble que cela implique également les répercussions sur les familles touchées. Dans ma circonscription, Port Moody—Coquitlam, de nombreux travailleurs ont été touchés et ont dû lutter contre l'augmentation du coût des loyers, des logements et de la nourriture.

Je me demande si vous pourriez nous faire part de vos réflexions, voire de vos recommandations, sur la manière dont les travailleurs sont touchés lorsque les négociations sont limitées et qu'ils n'ont pas la possibilité de mener des négociations collectives équitables.

M. Barry Eidlin: En ce qui concerne l'effet sur les négociations collectives, avec ce genre de précédent, où l'on soutient les négociations collectives sauf lorsqu'elles ne se déroulent pas comme on le souhaiterait, on affaiblit réellement l'influence des travailleurs.

L'objectif de la négociation collective est d'uniformiser les règles du jeu. Le régime de relations de travail du Canada part du constat qu'il existe un déséquilibre structurel des pouvoirs entre les employeurs et les travailleurs, et qu'un système de négociation collective s'impose pour uniformiser les règles du jeu.

Des mesures comme une loi de retour au travail, à l'instar des briseurs de grève, ont pour effet de faire pencher la balance du côté de l'employeur, ce qui nuit à l'ensemble du système.

Comme je l'ai dit tout à l'heure à votre collègue du Bloc, ce n'est pas en balayant le problème sous le tapis qu'on le fera disparaître. Les problèmes au port et ceux qu'on a constatés dans d'autres grèves aux quatre coins du pays cette année touchent un grand

nombre des Canadiens, avec des salaires qui ne suivent pas le coût de la vie, avec le coût du logement, avec l'automatisation et avec la façon dont ces problèmes se répercutent sur les emplois des gens.

Il nous faut un système de négociation collective qui permet d'exposer ces enjeux au grand jour et de les traiter dans le cadre d'une tribune publique de manière à répondre aux préoccupations des travailleurs, parce que le simple fait d'essayer de faire disparaître les problèmes ne les résout pas et ne fait que les remettre à plus tard.

● (1220)

Mme Bonita Zarrillo: Je vous remercie.

Pour ma dernière question, je pense aux travailleurs et au fait que l'on constate actuellement une résurgence de travailleurs qui affirment ne pas avoir été rémunérés équitablement. Je pense aux femmes qui travaillent dans l'économie des soins, au personnel infirmier, aux travailleurs de première ligne, à ceux qui interviennent dans les situations d'urgence et à ceux qui n'ont pas été rémunérés de manière adéquate.

Lorsqu'on envisage de mener une étude sur l'économie, comment faire en sorte que les travailleurs peuvent s'exprimer équitablement afin de comprendre que cette situation touche également les familles et les personnes sur le terrain, ici au Canada?

M. Barry Eidlin: Je pense qu'il est essentiel de souligner que lorsqu'on parle d'économie, on ne peut pas se contenter de chiffres sur une feuille de calcul.

Lorsqu'on s'imagine une société prospère, il faut que cette prospérité soit partagée par l'ensemble de la population. On peut développer une économie qui tourne à plein régime et dont le PIB explose, mais, si elle n'améliore pas la vie des travailleurs, cette économie n'est tout simplement pas saine. Je pense qu'il faut comprendre que c'est la vision plus large de l'économie qu'il faut viser, et pas seulement le PIB.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Martel, vous avez la parole pendant cinq minutes.

[Français]

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

Je remercie les témoins qui sont ici.

Monsieur Guy, on a entendu certains de mes collègues et certains témoins dire que les ports ne sont pas essentiels. Or, je trouve que les ports et les chemins de fer sont la colonne vertébrale de l'économie.

Ces grèves peuvent mener à la fermeture d'entreprises. Je n'irai pas jusqu'à dire que cela peut même créer des idées suicidaires, mais une faillite d'entreprise peut causer énormément de problèmes. C'est beaucoup.

Qu'est-ce que vous pensez lorsqu'on dit que ce n'est pas essentiel?

[Traduction]

M. Robin Guy: Je pense que le mot « essentiel » est toujours délicat, parce qu'il a une signification juridique, surtout lorsqu'il s'agit d'un service fédéral essentiel. Je dirais qu'en tant que nation commerçante qui dépend de la circulation des marchandises à destination et en provenance du Canada, les ports sont indispensables à la croissance de notre économie.

Lorsqu'il s'agit de services fédéraux essentiels, je pense que la discussion est un peu plus délicate. Comme je l'ai déjà dit, je pense qu'il faut veiller à ce que le ministre du Travail dispose des outils dont il a besoin pour résoudre les problèmes, avant une grève ou un lock-out.

[Français]

M. Richard Martel: J'aimerais vous entendre parler des briseurs de grève. C'est un sujet dont on entend parfois parler, surtout avec le projet de loi contre les briseurs de grève.

Selon vous, quel est l'effet des briseurs de grève?

[Traduction]

M. Robin Guy: C'est une question très importante à aborder, surtout dans ce contexte.

Je vais opposer un contre-argument à l'observation selon laquelle la balance penche d'un côté ou de l'autre. Je dirais que l'effet est exactement le même, et que la balance penche d'un côté.

On a constaté que les gouvernements successifs se sont efforcés de maintenir un équilibre soigneusement établi entre les employeurs et les employés. En réalité, le document de travail du gouvernement fédéral sur l'interdiction des travailleurs de remplacement a conclu que lorsque les provinces interdisent ces travailleurs, les grèves et les lock-out sont plus fréquents.

Je dirais également que la discussion sur les travailleurs de remplacement est terriblement mal comprise. Il ne s'agit pas de quelqu'un comme moi qui va faire fonctionner une grue dans un port, mais de personnes qui sont souvent des gestionnaires au sein d'organisations, qui travaillent pour payer leurs factures. Par exemple, s'il y a une grève des chemins de fer au pays, cela pourrait avoir des conséquences sur les services de train de banlieue dans les plus grandes villes du Canada. Le propane pourrait ne pas pouvoir être acheminé vers les hôpitaux ou les maisons pour le chauffage. Les grains pour l'alimentation animale pourraient ne pas pouvoir se rendre jusqu'au bétail. Il s'agit donc d'un enjeu d'envergure qui, à mon avis, ne constitue pas une bonne politique et relève de la petite politique plutôt que de la bonne gouvernance ou des bonnes politiques.

• (1225)

[Français]

M. Richard Martel: Merci. C'est intéressant.

Monsieur Dade, je regarde un rapport sur les infrastructures portuaires. Le Japon, qui était très loin derrière en 2008-2009, a énormément progressé depuis. Le Canada a fait le contraire.

Qu'est-ce que le Japon a fait de mieux que le Canada pour ses ports? Que s'est-il passé pour que les infrastructures du Canada se dégradent à ce point?

[Traduction]

La présidente: Qui voudriez-vous qui réponde à cette question?

[Français]

M. Richard Martel: Je pose ma question à M. Dade.

M. Carlo Dade: Je suis désolé, je pensais que vous posiez la question à d'autres témoins.

[Traduction]

M. Richard Martel: Avez-vous compris ma question?

M. Carlo Dade: Ce que le Japon a fait de bien, c'est ce que tous nos concurrents ont fait eux aussi: la planification nationale, la capacité à transmettre leurs données à l'échelle de chaînes d'approvisionnement et de production intégrées, la capacité à faire des investissements basés sur des données et des données éclairées par la prise de décision.

C'est la principale différence. On le constate chaque fois.

[Français]

M. Richard Martel: Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Nous passons maintenant à Mme Fortier pour une période de cinq minutes.

[Français]

L'hon. Mona Fortier (Ottawa—Vanier, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je suis désolée, je n'ai pas beaucoup de voix, mais j'espère que vous allez m'entendre.

Ce qui m'intéresse présentement, c'est encore toute la question des travailleurs et des négociations collectives. Les témoins d'aujourd'hui semblent tous d'accord pour dire que les meilleures négociations se font à la table de négociation. Toutefois, j'entends aussi dire que le gouvernement a besoin d'outils, particulièrement pour s'assurer que ce genre de situation ne se répète pas. Je vous ai donc entendus parler de ce qu'on ne devait pas faire, mais pas de ce qu'on devait faire.

Monsieur Guy, vous n'êtes pas d'accord sur l'approche que nous proposons dans le projet de loi C-58. Y a-t-il des solutions ou des outils que nous devrions utiliser, selon vous? Je crois encore que ce projet de loi est une mesure très importante à mettre en œuvre, mais vous avez peut-être d'autres idées.

Ensuite, je me tournerai vers M. Eidlin pour voir s'il peut également nous suggérer des outils dont on pourrait se servir dans des situations comme celle-ci.

Je vous écoute, monsieur Guy.

[Traduction]

M. Robin Guy: Je pense qu'il faut fournir des outils qui permettraient de rapprocher les parties. On cherche à les forcer à conclure une entente ou à les obliger à négocier avant un arrêt de travail. La difficulté réside dans le fait qu'il n'y a pas vraiment d'approche universelle. Certaines options ont été suggérées au gouvernement, notamment l'arbitrage contraignant ou les pouvoirs du Cabinet, pour pouvoir obliger les parties à négocier afin de parvenir à une entente.

[Français]

L'hon. Mona Fortier: Monsieur Eidlin, avez-vous des commentaires à faire?

M. Barry Eidlin: Oui.

Je dirais qu'on doit créer une structure qui incite les employeurs à arriver à une entente à la table de négociation.

Historiquement, on a vu le gouvernement intervenir pour le faire. C'est pour cela que, en général, la structure des relations de travail au Canada tait meilleure qu'aux États-Unis. En effet, il y avait, au Canada, cette volonté de contraindre les employeurs à négocier. Toutefois, maintenant, avec le recours aux lois spéciales et aux briseurs de grève, on s'éloigne de cette approche qui a fonctionné pendant plusieurs années.

Alors, il faudrait se pencher sur la façon d'inciter les employeurs à conclure des ententes à la table de négociation.

• (1230)

L'hon. Mona Fortier: Merci.

Monsieur Eidlin, selon votre expérience, vos connaissances et les études que vous avez faites, y a-t-il des exemples ou des modèles, ailleurs dans le monde, dont le Canada pourrait s'inspirer dans des situations comme celle-ci?

M. Barry Eidlin: Mes connaissances sont surtout liées à l'Amérique du Nord, mais je connais un peu les autres systèmes de relations de travail. On pourrait s'inspirer des méthodes utilisées en Europe, par exemple, où il y a des systèmes de concertation. Il faudrait un système beaucoup plus robuste où on reconnaît les droits des travailleurs et l'importance des négociations collectives, et où on n'utilise pas ce genre de contraintes pour miner la négociation collective. On pourrait étudier les systèmes de concertation de la Suède et de l'Allemagne, par exemple.

L'hon. Mona Fortier: Merci beaucoup.

[Traduction]

La présidente: Nous passons à Mme Larouche pour une période de deux minutes et demie.

[Français]

Mme Andréanne Larouche: Merci beaucoup, madame la présidente.

Monsieur Eidlin, j'aimerais revenir au projet de loi anti-briseurs de grève qui a été déposé récemment à la Chambre des communes.

Que pensez-vous du délai de 18 mois prévu avant la mise en vigueur du projet de loi, s'il reçoit la sanction royale?

M. Barry Eidlin: Je comprends mal cette logique, car s'il y a un problème maintenant et qu'il faut se donner des outils pour le résoudre, pourquoi ne pas se les donner maintenant?

Si cela peut fonctionner en 180 jours et que cela fonctionne déjà en Colombie-Britannique et au Québec, pourquoi cela ne fonctionnerait-il pas immédiatement au fédéral, dans l'ensemble du Canada?

Je ne trouve pas cela logique.

Mme Andréanne Larouche: Récemment, dans des entrevues à la CBC, vous avez souligné qu'il n'y avait pas eu autant de conflits de travail, ces derniers temps, que pendant les périodes historiques d'agitation ouvrière. Leur fréquence a quand même augmenté au cours des dernières années. Vous avez identifié plusieurs facteurs pour expliquer cela, dont la pandémie, qui a exacerbé certaines tendances, dont l'érosion des salaires, la croissance des inégalités, l'imprévisibilité des horaires et la sécurité d'emploi. Vous avez aussi prédit une augmentation du nombre de conflits de travail. Vous avez affirmé, sur le réseau social X, que vous étiez reconnaissant du mouvement ouvrier qui se développe ici et aux États-Unis.

Pouvez-vous nous expliquer davantage, selon vous, en quelques secondes, les facteurs qui expliquent cette augmentation des conflits de travail?

Quelles sont vos recommandations pour réduire la fréquence de ces conflits?

M. Barry Eidlin: Comme je l'ai dit dans les médias, il y a plusieurs facteurs. Il y a notamment la dégradation des conditions de travail, c'est-à-dire la croissance des inégalités, la stagnation des salaires, la réduction des avantages sociaux et ainsi de suite. La pandémie a mis cela en lumière d'une manière que nous n'avions pas vue auparavant. Ce n'est pas que ces problèmes n'existaient pas déjà, mais c'est qu'on en a pris conscience d'une nouvelle manière.

Après la pandémie, le marché du travail s'est un peu ressaisi. Cela a donné un peu plus de pouvoir de négociation aux travailleurs. Maintenant que nous vivons une période où il y a plus de conflits de travail, il y a un effet d'imitation. Des gens se disent que c'est une option qu'ils ont pour résoudre leurs problèmes au travail.

Pour résoudre cela, il y a du chemin à faire. Tous ces problèmes se sont développés pendant 40 ans. Des rapports de force ont miné le pouvoir des travailleurs au fil des ans. Il y a du rattrapage à faire.

• (1235)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur. Je suis désolée de vous interrompre, mais le temps est écoulé. Nous devons passer à l'intervenant suivant.

Je donne maintenant la parole à Mme Zarrillo pour une période de deux minutes et demie. Nous arriverons ainsi à l'heure appropriée pour terminer cette partie de notre réunion.

Mme Bonita Zarrillo: Merci, madame la présidente.

Monsieur Eidlin, vous avez dit tout à l'heure qu'il était important d'examiner l'ensemble de l'économie et de voir comment les gens, les travailleurs et les familles se portent dans l'économie. On a beaucoup discuté du fait que des grèves comme celle-ci peuvent avoir un effet négatif sur l'économie. Je me demande si vous pourriez nous faire part, à partir de vos connaissances et de votre carrière, des avantages obtenus par les syndicats qui ont amélioré l'économie canadienne et la vie des Canadiens.

M. Barry Eidlin: Tout d'abord, je tiens à dire qu'il faut également placer la perturbation causée par les grèves dans un contexte plus large. Il s'agit de la perturbation du statu quo au quotidien. Autrement dit, dans un monde où les salaires stagnent et où les travailleurs ne peuvent pas obtenir suffisamment d'heures de travail, ou qu'ils sont forcés d'en faire trop, ou qu'ils sont forcés de cumuler trop d'emplois, ou qu'ils n'ont pas de pension ni de sécurité d'emploi, cela crée des crises et des perturbations au quotidien. Ces problèmes ne font pas la une des journaux, mais ils sont bien réels pour de nombreux Canadiens. Ces grèves révèlent au grand jour une partie des perturbations que vivent les Canadiens. C'est le premier élément.

Le deuxième élément, pour répondre plus directement à votre question sur ce que les syndicats ont obtenu, c'est qu'une grande partie du niveau de vie que les travailleurs canadiens tiennent pour acquis aujourd'hui — peut-être pas tiennent pour acquis, mais dont ils jouissent aujourd'hui — résulte de luttes syndicales. La fin de semaine, la journée de huit heures, le système de santé dont nous disposons sont autant de choses pour lesquelles les syndicats se sont battus. La grève des travailleurs des postes de 1981 a été déterminante pour faire du congé pour obligations familiales une question essentielle pour les familles canadiennes.

Je pourrais continuer, mais je pense que nous manquerions de temps. Je pense qu'il est important de reconnaître que ce que nous considérons aujourd'hui comme les choses qui font du Canada une société prospère ne nous ont pas été données. On s'est battu pour les obtenir. Les travailleurs et leurs syndicats se sont battus pour les obtenir.

Mme Bonita Zarrillo: Merci beaucoup.

J'ai une dernière question à vous poser. Cette étude porte sur les répercussions économiques de la grève à l'Administration portuaire Vancouver Fraser. Existe-t-il des données sur les répercussions économiques pour les travailleurs et les familles de la région?

M. Barry Eidlin: Malheureusement, je ne suis pas en mesure de répondre à cette question. Je pourrais y répondre plus tard.

La présidente: Vous pouvez donner suite à la question de Mme Zarrillo et l'envoyer à la greffière. Nous vous en serions reconnaissants.

M. Barry Eidlin: Je serais heureux de le faire.

La présidente: Nous avons terminé l'heure convenue. Je ne vois pas d'autres questions à l'ordre du jour.

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>