CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

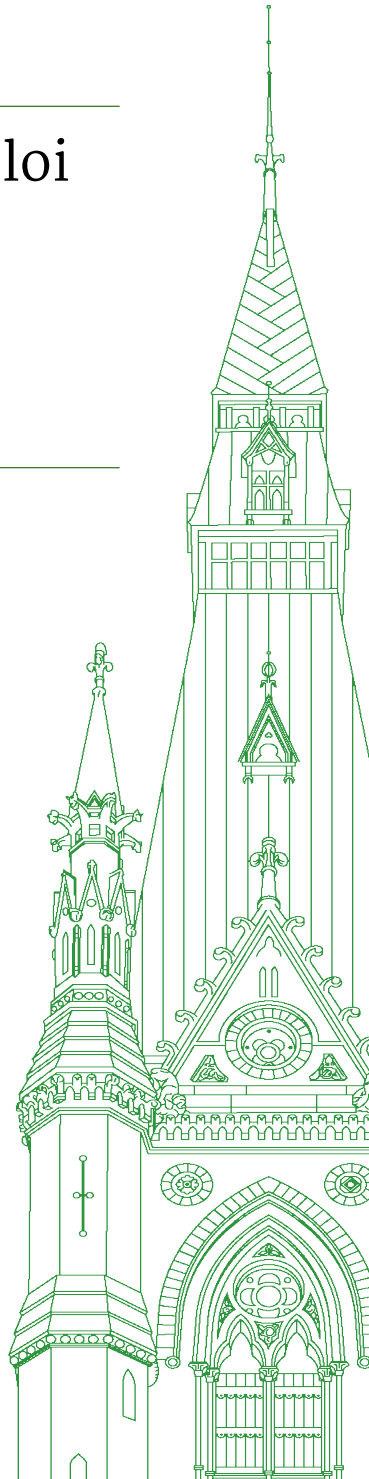
45e LÉGISLATURE, 1re SESSION

Comité législatif chargé du projet de loi C-39

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 005

Le mardi 27 octobre 2026



Président : James Maloney

Comité législatif chargé du projet de loi C-39

Le mardi 27 octobre 2026

● (1005)

[*Traduction*]

Le président (James Maloney (Etobicoke—Lakeshore, Lib.)): Bonjour à tous. La séance est ouverte.

Bienvenue à la cinquième réunion du Comité législatif chargé du projet de loi C-39 de la Chambre des communes.

Le Comité se réunit aujourd'hui conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 8 octobre.

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

Veuillez attendre que je vous nomme avant de prendre la parole.

Les personnes qui participent par vidéoconférence doivent cliquer sur l'icône du microphone pour l'activer et le mettre en sourdine lorsqu'elles n'ont pas la parole.

Les personnes qui participent par Zoom peuvent choisir, au bas de leur écran, le canal d'interprétation qui leur convient: le parquet, l'anglais ou le français. Les personnes présentes dans la salle peuvent utiliser leur oreillette et sélectionner le canal souhaité. Des questions vous seront posées en anglais et en français; assurez-vous donc que vos appareils d'interprétation fonctionnent correctement.

Je rappelle que toutes les interventions doivent s'adresser à la présidence. Les personnes qui participent par Zoom et qui souhaitent prendre la parole doivent lever la main. Les membres présents dans la salle peuvent me faire signe de la main.

Je souhaite maintenant la bienvenue aux témoins de notre premier groupe d'aujourd'hui.

Nous accueillons M. Sean Strickland, directeur exécutif des Syndicats des métiers de la construction du Canada. Nous recevons également les représentants de la Confédération des syndicats nationaux: la présidente, Mme Caroline Senneville; la conseillère syndicale du Service juridique, Mme Ioanna Egarhos; et le conseiller syndical du Service de santé-sécurité et d'environnement, M. Jonathan Michaud. Enfin, nous accueillons les représentantes du Conseil du patronat du Québec: la présidente et cheffe de la direction, Mme Michelle LLambías Meunier; et la vice-présidente à la recherche et économiste en chef, Mme Norma Kozhaya.

Chaque organisation disposera d'un maximum de cinq minutes pour sa déclaration préliminaire, après quoi nous passerons aux questions.

Monsieur Strickland, nous commençons par vous. Vous avez la parole.

Sean Strickland (directeur exécutif, Syndicats des métiers de la construction du Canada): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie le Comité de me recevoir aujourd'hui.

Je m'appelle Sean Strickland. Je suis directeur exécutif des Syndicats des métiers de la construction du Canada, les SMCC. Notre organisation est le porte-parole national de plus de 500 000 travailleurs des métiers spécialisés de partout au Canada. Nos 14 syndicats affiliés représentent des travailleurs de plus de 60 métiers et professions de la construction.

Même si la plupart de nos membres ne travaillent pas dans des milieux de travail sous réglementation fédérale, nous accueillons favorablement certaines modifications importantes au Code canadien du travail envisagées dans ce projet de loi.

Nous avons réclamé et nous appuyons des mesures plus fermes contre le vol de salaire et la classification erronée des travailleurs, une meilleure protection lorsque les contrats changent de titulaire, davantage d'aide pour les travailleurs qui tentent de conclure leur première convention collective et un arbitrage des griefs plus rapide. Nous avons toutefois certaines préoccupations.

Premièrement, nous sommes préoccupés par les changements proposés à la façon dont les travailleurs sont regroupés pour la négociation collective. Selon la loi actuelle, un syndicat ou un conseil de syndicats peut demander la création d'une unité de négociation unique regroupant, dans un même secteur géographique, les employés de deux employeurs ou plus. Le projet de loi C-39 modifie l'article 34 pour élargir ce processus, en permettant au ministre du Travail, au Conseil lui-même ou même aux employeurs de l'amorcer, même si aucun syndicat n'en a fait la demande. Nous ne pouvons pas appuyer l'idée de donner aux employeurs un rôle dans les décisions concernant la façon dont les travailleurs s'organisent. Cette décision appartient aux travailleurs et à leurs syndicats, et non aux employeurs ou au gouvernement.

Nous sommes également préoccupés par les modifications proposées à l'article 107 du Code canadien du travail. Lors des consultations du gouvernement, nous avons clairement dit que nous nous joignions à l'ensemble du mouvement syndical pour demander l'abrogation de l'article 107. Comme le gouvernement ne semble pas prêt à emprunter cette voie, nous avons aussi proposé une autre solution dans notre mémoire. Nous demandons plus de temps pour négocier, des délais de réflexion, des règles claires concernant la classification erronée des travailleurs et la présence d'un médiateur.

Il faut toutefois renforcer le processus et mieux définir les limites de l'intervention du ministre. Le médiateur doit être indépendant. Les deux parties devraient s'entendre sur le choix d'un médiateur à partir d'une liste qu'elles ont approuvée à l'avance. Si elles ne parviennent pas à s'entendre dans un délai de cinq jours, le Conseil canadien des relations industrielles, le CCRI, devrait nommer une personne figurant sur cette même liste. Si le ministre n'est pas d'accord avec l'avis formulé par le médiateur après son examen du processus de négociation collective et qu'il décide d'intervenir, il devrait être tenu de déposer des motifs écrits à la Chambre des communes. Sinon, au lieu de constituer des balises, le processus proposé pourrait finalement servir au ministre à justifier la fin d'une grève ou d'un lock-out légal.

Dans notre mémoire, nous avons aussi dit qu'il fallait définir clairement l'intérêt national et les limites de l'intervention du gouvernement. Les SMCC estiment que le ministre ne devrait pouvoir mettre fin à un arrêt de travail que dans deux circonstances. La première est l'existence d'une menace importante et imminente pour la santé, la sécurité ou la sûreté publiques à laquelle on ne peut raisonnablement faire face sans intervention du gouvernement. La deuxième est l'existence de circonstances véritablement exceptionnelles où il n'est pas raisonnablement possible de parvenir à un règlement négocié en un temps raisonnable.

Même lorsque l'une de ces conditions est remplie, l'intervention devrait être un dernier recours. Le gouvernement devrait recourir à la mesure la moins intrusive pour trouver une solution. Si les travailleurs sont contraints de retourner au travail, le gouvernement doit garantir un processus équitable pour régler les questions en suspens. L'objectif devrait toujours être de parvenir à une entente négociée, et non de renvoyer automatiquement le différend à l'arbitrage exécutoire. Mettre fin à un arrêt de travail n'équivaut pas à conclure une entente.

Le projet de loi n'abolit manifestement pas le droit de grève, mais il énonce les conditions dans lesquelles le gouvernement peut limiter ce droit et intervenir pour mettre fin à une grève ou à un lock-out légal. Cela pourrait toucher 1,4 million de travailleurs des secteurs sous réglementation fédérale. Voilà pourquoi les SMCC s'attachent au processus et à l'imposition de véritables limites au pouvoir du ministre. Même si la plupart des travailleurs de la construction ne seront pas directement touchés par les changements prévus dans le projet de loi C-39, nous savons que les changements apportés à l'échelle fédérale peuvent influencer l'approche des provinces à l'égard de leurs propres lois du travail.

Le projet de loi C-39 est volumineux. Nous avons été heureux d'y trouver certaines mesures, notamment des mesures importantes pour faire avancer davantage de grands projets au Canada. L'approche du gouvernement, « un projet, un examen », peut contribuer à réduire les retards, à donner plus de certitude aux investisseurs et à accélérer la réalisation des projets.

Nous accueillons favorablement les mesures visant à améliorer la coordination des projets de transport, à élargir les corridors commerciaux, à moderniser la gouvernance portuaire et à renforcer les chaînes d'approvisionnement. Ces changements contribueront à créer davantage d'emplois syndiqués bien rémunérés et à offrir aux apprentis davantage de possibilités d'apprendre un métier, pendant que nous construisons les infrastructures dont le Canada a besoin.

Monsieur le président, en terminant, les SMCC appuient des éléments importants du projet de loi C-39 qui feront avancer les grands projets, créeront de bons emplois syndiqués et renforceront la protection des travailleurs, sous réserve de consultations auprès des Autochtones, des provinces et des territoires.

Nous demandons au Comité de préserver ces acquis tout en apportant les modifications nécessaires pour protéger une véritable négociation collective, le droit de grève et le droit de se syndiquer.

Je vous remercie et je suis prêt à répondre à vos questions.

● (1010)

Le président: Merci, monsieur Strickland.

Madame Senneville, vous avez la parole.

[*Français*]

Caroline Senneville (présidente, Confédération des syndicats nationaux): Je vous remercie de nous recevoir. J'ai été présentée, donc je vais entrer dans le vif du sujet.

D'abord, je vais soulever les points positifs du projet de loi. Nous trouvons que l'arbitrage pour la première convention collective est vraiment une plus-value. Le transfert de l'accréditation et le maintien de la convention collective quand il y a un remplacement de fournisseur sont également vus très positivement par notre organisation, tout comme les sanctions pécuniaires lorsqu'il y a une négociation de mauvaise foi.

Cependant — j'insiste là-dessus — nous demandions le retrait de l'article 107 du Code canadien du travail, et nous le demandons encore. Pourquoi? À notre avis, les seules limites imposées au droit d'association devraient être celles du droit international. Qu'est-ce que nous dit le droit international? Il nous dit que la limitation doit être liée à la protection de la santé et de la sécurité de la population, ainsi qu'à une urgence nationale extrême. D'ailleurs, pas plus tard que ce printemps, la Cour internationale de justice a dit que la grève est un des principaux outils que les syndicats utilisent pour promouvoir les intérêts des travailleurs et améliorer leurs conditions de travail. Pour permettre l'exercice effectif, donc réel, de la liberté syndicale, ça prend la grève. C'est un droit protégé par la convention n^{o} 87 de l'Organisation internationale du travail, qui a été mise en place en 1948 et signée par le Canada en 1972.

Cet automne, au Québec, le Tribunal administratif du travail, ou TAT, a rendu une décision le 9 octobre dans le dossier du centre de la petite enfance Le Jardin de Robi. Le TAT a conclu que le régime de service qui devait assurer le bien-être de la population et qui est dans la loi québécoise porte atteinte à la liberté d'association, parce que ça déséquilibre le rapport de force, ça entrave la négociation collective et ça limite l'efficacité de la grève sur le terrain. Le TAT a donc déclaré les dispositions de ce régime inopérantes à l'égard des parties, parce qu'elles sont contraires à la liberté d'association et non justifiables dans une société libre et démocratique.

Évidemment, nous demandons le retrait de l'article 107, mais nous pouvons rester pragmatiques. Le maintien de l'article 107 ne devrait pas, à notre avis, être une décision du ministre du Travail; ça devrait être une décision du Conseil canadien des relations industrielles, parce que c'est un organisme neutre. Les pouvoirs donnés au ministre pour suspendre une grève et décréter un arbitrage sont, à notre avis, une entrave sérieuse au droit d'association. Même si c'est balisé par l'intérêt national, ça demeure arbitraire, vague et, à notre avis, non acceptable. Le projet de loi, en maintenant l'article 107, place les intérêts économiques des entreprises au-dessus de la liberté d'association des syndicats, alors que l'ordre normatif canadien prévoit que la liberté d'association est protégée par la Constitution, ce qui n'est pas le cas des intérêts économiques des entreprises.

Nous reconnaissons, dans le projet de loi, de bonnes intentions, notamment l'accroissement des ressources pour la négociation, l'ajout d'un médiateur spécial, la prolongation de la période de conciliation, la conciliation préventive ciblée pour essayer de rapprocher les parties et d'éviter un conflit de travail, et le fait de devancer ça de six mois. Ce sont toutes des choses intéressantes, sauf que, à notre avis, elles n'auront pas d'effet réel. Si l'article 107 demeure en place, ce qui va surtout rester, c'est l'attentisme patronal. Il va toujours y avoir l'espoir qu'un arbitre va venir déclarer une victoire par K.-O., et c'est nous qui allons être mis K.-O.

J'ai quelques mots à dire sur l'environnement. D'abord, ça peut sembler une bonne idée de centraliser les décisions sur l'environnement, mais ce sont quand même des sujets complexes qui nécessitent des expertises diversifiées quand vient le temps de protéger les milieux naturels et la population. Nous croyons que, surtout compte tenu du processus accéléré, cette centralisation ne permettra pas de faire le tour du sujet. Ce que nous dénonçons sur l'aspect environnemental, c'est le démarrage d'un projet avant les études d'impact. Les répercussions sont souvent des dommages. Donc, on démarre le projet avant qu'il puisse y avoir des dommages constatés. La possibilité de fractionner des projets risque d'entraîner un fractionnement artificiel pour carrément contourner la loi. Dans le domaine des pêches, les crédits d'habitat permettent de payer maintenant pour détruire et polluer plus tard. Il y a eu une démarche, une disposition semblable au Québec, et ça n'a tout simplement pas marché.

Ce qui est encore plus grave pour nous, c'est que le projet de loi C-39 vient confirmer que l'économie canadienne est basée précisément sur l'exploitation et l'exportation des ressources naturelles. Or, je croyais qu'étant donné ce qu'il se passe avec l'administration au sud de la frontière, ce qu'on voulait, c'était transformer l'économie et, donc, transformer les matières ici.

● (1015)

S'engager sur la seule voie des ressources naturelles fait que notre économie va rester vulnérable. Or, nous devons travailler pour les générations futures à bâtir une économie résiliente, mais aussi à préserver un environnement sain.

[*Traduction*]

Le président: Merci beaucoup.

Nous terminons avec Mme Kozhaya.

Norma Kozhaya (vice-présidente à la recherche et économiste en chef, Conseil du patronat du Québec): Ce sera plutôt Mme LLambías Meunier.

Le président: Bien. Vous avez la parole.

[*Français*]

Michelle LLambías Meunier (présidente et cheffe de la direction, Conseil du patronat du Québec): Bonjour.

Monsieur le président, chers membres du Comité, je vous remercie de nous recevoir aujourd'hui.

Je m'appelle Michelle LLambías Meunier. Je suis présidente et cheffe de la direction du Conseil du patronat du Québec, qui représente les intérêts de plus de 70 000 employeurs d'organisations de toutes tailles, de toutes les régions du Québec, tant du secteur privé que du secteur parapublic.

D'entrée de jeu, je tiens à dire que nous saluons l'étude du projet de loi C-39. Dans un contexte économique mondial incertain, la faiblesse documentée de la productivité, de l'investissement et de la croissance économique au Canada se doit d'être renversée. Nous rappelons qu'entre 2015 et 2024, le Canada s'est classé à l'avant-dernier rang des pays de l'Organisation de développement et de coopération économiques sur le plan de la croissance de son produit intérieur brut réel par habitant.

Selon nous, ce projet de loi propose des orientations majeures et nécessaires. Ce matin, je vais concentrer mon intervention sur deux volets de notre mémoire, soit, dans un premier temps, l'efficacité réglementaire et, dans un deuxième temps, la stabilité des relations de travail.

En ce qui a trait à la partie 1 du projet de loi, nous appuyons fortement la volonté du gouvernement de simplifier et d'accélérer le processus réglementaire fédéral. Depuis longtemps, la réalisation de grands projets au Canada est complexe et prend trop de temps. Il faut souvent plus de cinq ans pour obtenir toutes les décisions fédérales nécessaires avant même de pouvoir commencer la construction. Ces retards s'expliquent principalement par le manque de coordination, les chevauchements et la multiplication des intervenants. Nous rappelons que de 2006 à 2020, le Canada est passé de la 4^{e} à la 23^{e} position dans le classement de la Banque mondiale de l'indice de la facilité de faire des affaires.

Dans ce contexte, nous accueillons très favorablement l'établissement d'un délai maximal d'un an pour l'examen et la prise de décisions, ainsi que le regroupement en une seule décision fédérale de l'évaluation des répercussions et des permis. Toutefois, le décompte de ce délai doit reposer sur des balises claires concernant la complétude des dossiers. Ça requiert un véritable changement de culture au sein des ministères, pour valoriser une saine gestion des risques plutôt que la recherche d'un risque zéro.

De plus, nous réitérons l'importance de finaliser l'entente d'harmonisation avec le Québec pour concrétiser le principe « un projet, une évaluation, une décision ».

Je vais maintenant passer aux modifications proposées au Code canadien du travail. Le Conseil du patronat du Québec a participé très activement aux consultations liées à la révision du Code, et nous saluons l'intégration de la notion d'intérêt national et l'ajout d'un mécanisme de médiation spéciale pour accroître les possibilités de trouver des ententes aux tables de négociation et, selon nous, améliorer les relations de travail. C'est un pas dans la bonne direction.

Cependant, selon nous, le projet de loi demeure incomplet. L'État conserve sa capacité d'agir uniquement une fois qu'une intervention de travail est survenue. Dans les secteurs névralgiques, attendre qu'une grève ou un lockout soit en vigueur, c'est accepter que des dommages importants et parfois irréversibles soient infligés aux exportateurs, aux manufacturiers, aux producteurs agricoles et, surtout, à la population en général.

C'est pourquoi le gouvernement fédéral doit pouvoir intervenir de manière préventive lorsqu'un arrêt de travail imminent menace l'intérêt national. Le Code devrait également permettre au gouvernement de nommer un médiateur spécial bien avant l'échéance des délais prévus dans le processus de négociation collective pour s'assurer que ce processus peut être mené à terme. Une intervention précoce permettrait de favoriser le règlement des différends avant qu'une impasse ne s'installe et qu'un arrêt de travail susceptible de compromettre l'intérêt national ne devienne imminent.

En conclusion, pour le Conseil du patronat du Québec, la simplification réglementaire n'est pas synonyme d'un contournement des normes sociales et environnementales. Elle rime plutôt avec efficacité, coordination et prévisibilité. Le projet de loi C-39 est essentiel pour accroître la compétitivité de nos entreprises à condition de le mettre en œuvre avec rigueur et de se doter d'outils d'intervention préventifs et robustes en matière de relations de travail.

Je vous remercie de votre attention. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

● (1020)

[*Traduction*]

Le président: Merci beaucoup.

Nous commençons le tour de questions de six minutes avec M. Seeback.

Kyle Seeback (Dufferin—Caledon, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Monsieur Strickland, je vais commencer par vous. Je voudrais revenir sur certains de vos échanges et commentaires concernant les problèmes que posent certaines parties du projet de loi C-39, soit les modifications au Code canadien du travail. Je vais vous donner un peu de contexte.

M. Tom Doran, du Syndicat international des débardeurs et magasiniers du Canada, l'ILWU, a dit: « L'importance de notre travail ne peut pas justifier qu'on nous enlève nos droits. La paix sociale durable découle d'accords justes et négociés. »

M. Mark Hancock, président national du Syndicat canadien de la fonction publique, a déclaré: « Le projet de loi C-39 constitue une attaque injuste et inutile contre les droits fondamentaux des Canadiennes et Canadiens. » Il a aussi dit: « Il va détériorer les relations de travail, au lieu de les améliorer. »

Mme Bea Bruske, présidente du Congrès du travail du Canada, a dit: « Je ne crois pas un seul instant que cette loi améliorera le processus de négociation collective. Je pense qu'elle encouragera les employeurs à camper sur leurs positions et à ne pas conclure d'accord. »

Hier, Mme Lana Payne, d'Unifor, a déclaré que cette attaque explicite contre le droit à une négociation collective juste et libre était la dernière chose dont les travailleuses et travailleurs du Canada ont besoin en ce moment.

Ce sont des déclarations plutôt accablantes du mouvement syndical canadien au sujet des modifications apportées essentiellement à l'article 107. Le Comité est là pour essayer d'améliorer les choses. Appuieriez-vous donc des amendements à ce projet de loi qui répondraient aux préoccupations soulevées par les syndicats de tout le pays, ou pensez-vous que le gouvernement devrait les appuyer?

Sean Strickland: Merci de votre question, monsieur Seeback.

Je ne sais pas si les amendements qui pourraient être proposés répondraient aux préoccupations que vous venez d'exposer. Il appartient aux personnes qui ont formulé ces commentaires de répondre. Pour notre part, nous avons présenté un mémoire pendant les consultations et proposé certaines mesures qui pourraient renforcer le projet de loi. Il y a, par exemple, le médiateur spécial, choisi à partir d'une liste approuvée par les deux parties. Si elles n'arrivent pas à s'entendre sur le choix du médiateur, le CCRI en nomme un dans les cinq jours. Je pense aussi que la définition de l'intérêt national...

Écoutez, nous nous joignons au mouvement syndical pour dire que l'article 107 devrait être abrogé, mais, si le gouvernement ne l'abroge pas, nous devons envisager des moyens concrets de le modifier. Nous disons que, pour invoquer l'article 107, il faut que la santé publique, la sécurité publique ou une menace imminente pour la population soient en cause.

Je pourrais vous donner toutes sortes d'exemples à ce sujet. À l'heure actuelle, l'« intérêt national » est une notion assez vague. Comment le définit-on? Ce qui relève de l'intérêt national pour une personne peut relever d'un intérêt particulier pour une autre. Je pense que mes collègues du mouvement syndical expriment la crainte que les changements prévus dans le projet de loi C-39 continuent de légitimer une intervention précoce dans le processus de négociation collective. Les balises prévues constituent une amélioration: je pense, par exemple, au médiateur, à la conciliation, aux délais plus longs, à la reddition de comptes au Parlement et à un débat public plus large sur l'éventuelle intervention du ministre. Je pense qu'on pourrait raisonnablement apporter certains amendements pour renforcer ce projet de loi.

Kyle Seeback: On pourrait, par exemple, définir ce qu'on entend par intérêt national.

Sean Strickland: C'est exact.

Kyle Seeback: On pourrait aussi préserver l'indépendance du CCRI, de sorte que, lorsqu'il est saisi d'un arrêt de travail, il ne soit pas automatiquement tenu de faire ce que le ministre lui dit. Vous vous souviendrez que, la première fois que les libéraux ont invoqué l'article 107, ils ont renvoyé le conflit de WestJet au CCRI, sans toutefois dire expressément qu'il fallait mettre fin à la grève. Le CCRI, indépendant et impartial, a exercé son pouvoir discrétionnaire et n'a pas ordonné la fin de la grève. Ce genre de mesures constituerait-il une amélioration?

Je vais aussi demander à Mme Senneville de répondre.

[*Français*]

Caroline Senneville: M. Strickland et moi avons la même vision des choses. Je vais être claire: à notre avis, même amélioré, s'il est maintenu, l'article 107 du Code canadien du travail mènera à plus de litiges et plus de contestations. Alors, en attendant, est-ce qu'on peut faire des choses pour améliorer les choses à ce sujet?

Effectivement, l'intérêt national, c'est très vague. Pour nous, le pouvoir discrétionnaire du ministre vient politiser les relations de travail. Ça, c'est très dommageable pour nous, car l'intérêt national peut vouloir tout dire. C'est dommage, car le projet de loi cherche à apporter de la stabilité dans les relations de travail, mais ce flou va au contraire créer de l'instabilité dans les relations de travail, parce que ça laisse trop de place à l'arbitraire. Donc, c'est pour ça que nous demandons que la décision de faire appel à des critères plus précis que le seul intérêt national ne soit pas entre les mains d'une seule personne, d'un ministre, mais vraiment entre les mains du Conseil canadien des relations industrielles.

● (1025)

[*Traduction*]

Kyle Seeback: Monsieur Strickland, je voudrais revenir sur ce que vous avez dit au sujet de l'accréditation géographique et du fait que deux employeurs peuvent maintenant la demander.

Pensez-vous qu'un amendement précisant que deux employeurs peuvent en faire la demande, mais seulement avec le consentement du syndicat, rendrait les changements concernant l'accréditation géographique plus acceptables?

Sean Strickland: Il faudrait examiner cela plus à fond, mais à première vue, cela me semble tout à fait acceptable.

Kyle Seeback: Très bien.

Madame...?

Caroline Senneville: Je suis d'accord.

[*Français*]

Kyle Seeback: C'est tout pour moi, monsieur le président.

[*Traduction*]

Le président: Voilà qui est très efficace. Merci.

Madame Martin, vous avez la parole.

[*Français*]

Danielle Martin (University—Rosedale, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être venus au Comité aujourd'hui.

Madame LLambías Meunier, vous avez salué l'approche de type guichet unique qui est proposée dans ce projet de loi. Selon vous, quels sont actuellement les principaux chevauchements ou doubles emplois fédéraux qui ralentissent les grands projets au Canada? Comment le projet de loi C-39 permettrait de les corriger?

Michelle LLambías Meunier: Je vais laisser ma collègue Norma Kozhaya, notre économiste en chef, répondre à cette question.

Norma Kozhaya: Bonjour. Je vous remercie de cette question.

Effectivement, il y a plusieurs doubles emplois actuellement. Sur le plan des consultations, il peut y avoir différentes consultations. C'est le cas surtout du point de vue de la séquence entre les demandes de permis et des autorisations. Nous ne pouvons pas faire ça en même temps en ce moment, alors que là nous allons pouvoir le faire. Même le début de certains travaux préparatoires, donc tous ces éléments-là vont contribuer à établir un délai qui est plus raisonnable que le délai actuel et à avoir idéalement une réponse et une décision en moins d'un an. C'est évidemment sans parler des doubles emplois fédéral et provinciaux qui s'ajoutent aussi à ces doubles emplois fédéraux.

Danielle Martin: Merci.

Nous avons entendu des témoignages au Comité de la part d'intervenants qui craignent que l'accélération des processus puisse affaiblir l'examen des projets, surtout en ce qui concerne l'environnement et la nature. Pourriez-vous expliquer comment il est possible d'assurer une protection contre ces risques? Qu'est-ce qui est prévu dans ce projet de loi à cet égard? Comment est-il possible d'être à la fois plus rapide, plus prévisible et plus rigoureux?

Norma Kozhaya: Effectivement, il y a moyen d'être plus rapide tout en étant rigoureux. C'est ça, l'objectif du projet de loi. C'est ça, mon souhait également. Il s'agit justement d'éliminer les doubles emplois et les chevauchements, donc d'avoir un guichet unique. D'autres pays sont aussi allés dans cette direction sans sacrifier la rigueur, notamment l'Australie et en Europe, surtout le Danemark, qui est un cas particulier. Il s'agit juste de centraliser les processus et de permettre, par exemple, que ceux-ci se déroulent en même temps et, dans la mesure du possible, qu'ils soient coordonnés plutôt qu'isolés à deux reprises. Donc, les normes peuvent être respectées, les normes environnementales peuvent être respectées et les délais peuvent être raccourcis.

Michelle LLambías Meunier: Je vais simplement ajouter un commentaire.

Pour être très claire, du point de vue du Conseil du patronat du Québec, à aucun moment, nous ne demandons une élimination des exigences. Nous demandons une meilleure coordination, une évaluation des chevauchements pour les supprimer, plus de transparence et plus de prévisibilité pour avoir des meilleurs délais.

Danielle Martin: Nous non plus, au gouvernement, ne demandons aucune diminution de la rigueur de ces règlements importants.

● (1030)

[*Traduction*]

Monsieur Strickland, je viens du secteur de la santé, où l'arbitrage exécutoire est la norme. Comme nous le savons, aux termes du projet de loi C-39, dans des cas exceptionnels — et il s'agira bien de cas exceptionnels —, le ministre peut ordonner la fin d'un lock-out ou d'une grève en raison de la gravité de ses répercussions. Le texte énonce de façon très détaillée toutes les conditions que vous avez décrites et qui doivent être remplies avant même qu'on envisage cette possibilité. Ensuite, lorsqu'une grève légale est en cours, il est possible de...

Je ne crois pas que nous ayons beaucoup discuté au Comité de ce qui se passe ensuite. Selon le texte de loi, les employeurs n'obtiennent pas tout bonnement ce qu'ils veulent; le différend est plutôt soumis à un arbitrage exécutoire mené par un arbitre indépendant.

On ne peut pas faire un parallèle parfait avec le domaine des services essentiels, et je comprends la différence, mais j'ai trouvé intéressant d'entendre certains témoins parler comme si l'arbitrage exécutoire n'était pas un processus équitable auquel on recourt constamment pour régler les conflits de travail. Pourtant, on y recourt partout. Pourriez-vous nous aider à mieux comprendre comment fonctionne l'arbitrage exécutoire lorsqu'il est mené par un arbitre indépendant? Aidez-nous à comprendre pourquoi certains pourraient juger que soumettre une question à un tiers indépendant ne constitue pas un dernier recours adéquat.

Sean Strickland: Cette dernière mouture de l'article 107 suscite certaines préoccupations en raison de l'usage qu'on a fait de l'intervention du ministre par le passé. Dans les négociations collectives, ce sont surtout les employeurs qui s'en sont prévalus, au lieu de se retrousser les manches et de négocier une entente avec les représentants de leurs employés. Ils savent, à tort ou à raison, que le gouvernement les soutient. Certains exemples le montrent, comme celui d'Air Canada, où on renvoie immédiatement le différend à l'arbitrage exécutoire et on laisse l'arbitre le régler. Les employeurs en tirent avantage. Je pense que les statistiques le prouvent.

La crainte, c'est qu'à l'avenir, le processus d'arbitrage exécutoire soit faussé parce que les parties au conflit y recourront sans avoir vraiment consenti les efforts nécessaires pour négocier.

Danielle Martin: Pour que ce soit clair, nous parlons d'un processus d'arbitrage indépendant. Nous ne parlons pas de...

Sean Strickland: Je parle bel et bien d'un processus d'arbitrage indépendant.

Ce que je dis, c'est que, dans la version précédente, on passait trop vite à l'arbitrage exécutoire, sans permettre aux parties de vraiment se retrousser les manches pour parvenir à une entente. C'est pourquoi le fait de recourir d'abord à un médiateur est une bonne mesure. Cela permettra de mieux éclairer le processus d'arbitrage exécutoire, si le ministre décide d'y recourir.

Danielle Martin: C'est une distinction très importante. Merci.

Sean Strickland: Je vous en prie.

[*Français*]

Danielle Martin: Je crois qu'il ne me reste plus de temps, monsieur le président.

[*Traduction*]

Le président: Votre temps est écoulé. Vous avez terminé juste à temps.

Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

[*Français*]

Gabriel Ste-Marie (Joliette—Manawan, BQ): Je salue tous les témoins et les remercie de leur présence.

Mes questions seront pour la Confédération des syndicats nationaux.

Madame Senneville, dans votre allocution, vous avez fait référence au jugement du Tribunal administratif du travail au Québec dans le dossier du centre de la petite enfance Le Jardin de Robi. Vous faites un lien entre ça et l'article 107 du Code canadien du travail mentionné dans le projet de loi. À ce comité, j'ai entendu certaines personnes dire qu'il n'y avait aucun lien entre les deux. Donc, pouvez-vous nous expliquer le lien entre les deux?

Caroline Senneville: À notre avis, l'article 107 du Code canadien du travail a inspiré l'ancien ministre du Travail québécois, qui a préparé un projet de loi permettant, d'une part, d'obliger les syndicats à donner des services plus qu'essentiels, donc des services minimums et, d'autre part, de mettre fin à une grève ou à un lock-out en exigeant l'arbitrage obligatoire. Donc, ça se ressemble beaucoup.

Je vous dirais aussi que, quand nous lisons la nouvelle mouture de l'article 107, nous trouvons que l'intérêt national ressemble aussi aux droits de la population, aux besoins de la population. Donc, nous pensons qu'il y a de l'inspiration mutuelle, même si les compétences sont différentes.

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie.

Par exemple, on peut se référer au jugement de la Cour suprême dans l'affaire de la fédération des travailleurs de la Saskatchewan. Comme vous l'avez dit dans votre allocution, le droit d'association, le droit de grève, c'est un droit fondamental qui doit être…

Caroline Senneville: C'est un droit constitutionnel.

Gabriel Ste-Marie: C'est un droit constitutionnel, pardon, reconnu au niveau international. Ce droit doit par contre être balisé comme, par exemple, ne pas mettre la vie en danger. Il y a donc une hiérarchie des valeurs.

Vous disiez que l'intérêt économique de l'entreprise ne devait pas passer par-dessus un droit constitutionnel. Est-ce que vous pouvez nous donner plus d'explications?

● (1035)

Caroline Senneville: Après la Seconde Guerre mondiale, il y a eu en 1948 la Déclaration universelle des droits de l'homme, dans laquelle on a inscrit la liberté d'association. Ça, ça fait partie d'une société libre et démocratique. Ça veut dire que nous avons le droit de nous mettre ensemble pour défendre nos intérêts. Ce n'est pas rien, ça. Il n'y a rien dans la Déclaration universelle des droits de l'homme pour protéger les profits des entreprises.

Bien sûr, nous sommes en faveur de la prospérité économique. Faire la grève n'est jamais une partie de plaisir. D'ailleurs, le premier impact économique est le fait que les personnes se privent de salaire. C'est parce qu'elles votent à bulletin secret qu'elles vont décider de faire la grève. Elles savent quand elles sortent dans la rue, mais elles ne savent certainement pas quand elles vont retourner au travail ni combien ça va leur coûter. Pour ça, le droit international et les jugements de la Cour suprême vont tous dans le même sens. C'est protégé dans le droit constitutionnel canadien.

Je le répète: la limitation du droit de grève doit être réduite le plus possible dans toute société libre et démocratique. Je pense que tout le monde ici souhaite vivre dans une société libre et démocratique.

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie de votre réponse.

Comme plusieurs, vous avez parlé du flou entourant le fait d'invoquer l'intérêt national. Nous avons aussi entendu d'autres témoins dire que le projet de loi C-39 ferait reculer le droit du travail, ce qui serait unique dans les pays du G7. Il n'y a pas d'autre pays qui le ferait reculer autant, par exemple en donnant le pouvoir discrétionnaire à la ministre de mettre fin à un conflit de travail sans que ça soit voté ou débattu à la Chambre devant les élus.

Est-ce que vous partagez cette opinion-là?

Caroline Senneville: Oui, et je vous rappellerais que, dans les pays du G7, il y a peu de pays où on est contraint de faire la grève juste dans le cas d'une convention collective. Dans la majorité des autres pays du G7, les grèves instantanées peuvent exister, mais pas au Canada. Le droit de grève ici est déjà restreint. Ça fait partie de notre régime de relations de travail. Il y a d'autres possibilités en ce qui a trait aux grèves, je tiens à le rappeler.

J'ajouterais peut-être un petit mot sur l'arbitrage. Vous savez, quand on se syndique, c'est pour pouvoir avoir une emprise sur ses conditions de travail. Quand on n'est pas syndiqué, l'employeur offre un contrat et c'est à prendre ou à laisser. Quand on est syndiqué, on vote sur les demandes, on vote sur les moyens de pression et on vote sur le projet de convention collective. L'arbitrage vient enlever ça. On ne vote plus, c'est quelqu'un d'autre qui décide, alors on perd la raison même pour laquelle on s'est syndiqué, soit d'avoir une prise sur ses conditions de travail. C'est la première chose.

La deuxième chose, c'est que l'arbitre va aussi souvent prendre des décisions de nature financière. Cependant, quand vient le temps de prendre des décisions sur l'organisation du travail, qui a un impact réel sur les travailleurs et les travailleuses, l'arbitre n'est pas un expert du milieu de travail. Les experts du milieu de travail sont des deux côtés de la table de négociation, du côté des travailleurs et des travailleuses et du côté des patrons et des patronnes. C'est de cette discussion que doivent émerger des solutions pour améliorer le milieu de travail. Souvent, l'arbitre ne s'en mêle pas. Ça perdure et ça fait que les relations de travail, au lieu de s'améliorer, vont se détériorer parce que ces problèmes n'auront pas été réglés.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

En lien avec ça, le gouvernement dit qu'avec ce projet de loi, on va augmenter la stabilité dans l'économie et dans la société. Êtes-vous d'accord pour dire que le projet de loi va améliorer la stabilité dans le milieu de travail?

Caroline Senneville: Non, et c'est surtout en raison du flou et de l'arbitraire. Comme je l'ai dit, à notre avis, il y aura plus de litiges et de contestations et les conflits vont être plus longs. Si une des parties pense qu'elle peut ne rien faire et ne pas se retrousser les manches, comme le disait M. Strickland, pour régler la convention collective, les conflits vont durer plus longtemps et être plus difficiles. Il est important de le comprendre aussi.

Il y a des choses intéressantes dans le projet de loi relativement à ça, mais quand ça déclenche un conflit et que le conflit est mal réglé, notamment par un arbitrage, les relations de travail deviennent difficiles. La prochaine négociation va donc être encore plus difficile. Je pense qu'on l'a vu dans plusieurs secteurs où, finalement, on a eu recours à l'article 107 du Code canadien du travail parce que les parties avaient des positions très éloignées. Il y a une culture de relations de travail qui fait qu'on ne négocie plus parce que c'est quelqu'un d'autre qui va décider. Ça ne crée pas plus de stabilité, au contraire.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

[*Traduction*]

Le président: Merci.

Nous commençons le tour de questions de cinq minutes avec M. Gourde.

[*Français*]

Jacques Gourde (Lévis—Lotbinière, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être ici. C'est vraiment très important.

Est-ce que la Confédération des syndicats nationaux a été consultée avant le dépôt du projet de loi?

● (1040)

Ioanna Egarhos (conseillère syndicale, Service juridique, Confédération des syndicats nationaux): Oui, la CSN a participé à des consultations au printemps. Celles-ci portaient non pas sur ce projet de loi, mais plutôt, généralement parlant, sur les limitations liées à l'article 107 en ce qui a trait à la manière dont il est rédigé présentement.

Jacques Gourde: Le Conseil du patronat du Québec a-t-il été consulté sur le projet de loi C-39?

Michelle LLambías Meunier: Oui, nous avons participé aux travaux du comité qui s'est réuni à quelques reprises, pour offrir nos recommandations à la suite de plusieurs consultations.

Jacques Gourde: Vous avez parlé de la médiation spéciale tout à l'heure dans votre discours. Pouvez-vous revenir sur l'importance que vous y avez accordée, vu que vous en avez beaucoup parlé?

Michelle LLambías Meunier: Pour nous, l'introduction d'un médiateur spécial est vraiment un élément positif dans le projet de loi présentement. Je dois dire qu'au moment des consultations et des travaux de ce comité, il y avait consensus sur la nécessité d'avoir un mécanisme de médiation spéciale intégré. On considère que c'est un rempart, un peu comme les rapports qui doivent être réalisés par le médiateur spécial et le rapport d'impact. Cela dit, ce que nous déplorons, c'est qu'il n'y ait pas de suspension des délais pendant la médiation spéciale.

On vient introduire un processus qu'on croit positif pour parvenir à une entente à la table de négociation. Par contre, on n'a pas l'assurance que ce processus peut être mené à terme avant une prise de décision ou avant qu'un conflit de travail soit déclenché. Donc, ce que nous demandons, c'est une suspension des délais pendant la médiation spéciale ou encore que le processus de médiation puisse être déclenché aussitôt qu'on sent qu'il va y avoir une impasse dans la négociation.

Jacques Gourde: Madame Senneville, êtes-vous d'accord avec le processus de médiation spéciale demandé par le Conseil du patronat du Québec?

Caroline Senneville: Oui.

Jacques Gourde: C'est bien, ça. C'est un point en commun.

Par contre, sur le plan de l'arbitrage, je pense qu'il y a une certaine réticence de votre part, quand il devient obligatoire.

Caroline Senneville: Absolument, et je l'ai bien expliqué. L'arbitrage fait que les parties ne s'assoient pas pour régler le problème. Quand c'est quelqu'un d'autre qui décide, la décision est toujours délétère sur le milieu de travail, surtout sur les conditions de travail. Souvent, nous voulons négocier les horaires de travail, la distribution du travail ou les définitions de tâches. Or tout ça demande une connaissance du milieu du travail, ce que les arbitres n'ont souvent pas.

Comme je le disais aussi, on ne se syndique pas pour que quelqu'un d'autre décide de nos conditions de travail. On se syndique parce qu'on veut avoir un mot à dire, que ce soit par l'élaboration des demandes, par tout le processus de négociation et, à la fin, par un vote à scrutin secret sur le projet d'entente de principe. C'est la majorité qui l'emporte.

Jacques Gourde: Est-ce que vous trouvez que, sur le plan des négociations futures, le projet de loi C-39 donnera trop de pouvoir au ministre ou à l'exécutif?

Caroline Senneville: Absolument. C'est pour ça qu'on propose que ce soit le Conseil canadien des relations industrielles qui procède éventuellement à un arbitrage, si ce dernier demeure dans le projet de loi.

Jacques Gourde: Des témoins nous ont dit que la loi serait sans doute contestée jusqu'en Cour suprême du Canada. Est-ce que votre organisation pourrait être une des organisations qui pourrait contester la loi?

Caroline Senneville: Si le passé est garant de l'avenir, je dirais que oui.

Jacques Gourde: Est-ce que vous avez lu le rapport du Barreau du Québec, qui mettait certaines balises? Il a été rendu public hier.

Caroline Senneville: Non, moi, je ne l'ai pas lu. Si ça avait été avant-hier, peut-être, mais hier, non.

Jacques Gourde: Il va être déposé, je pense, ici, au Comité. Ça va être vraiment intéressant.

Caroline Senneville: Nous allons le lire.

Jacques Gourde: Advenant une contestation, qu'est-ce qui va se passer si la Cour suprême du Canada invalide certaines dispositions de la loi?

Caroline Senneville: Eh bien, ça va obliger le gouvernement à refaire ses devoirs. C'est déjà arrivé: ça s'est fait à la Cour supérieure du Québec; quand on a invalidé des bonnes parties de la Loi sur l'équité salariale, le gouvernement a été obligé de refaire ses devoirs.

Quand l'arrêt Saskatchewan est sorti, on a été obligé là aussi de revoir des lois sur les services essentiels. Beaucoup de provinces ont été obligées de revoir ces lois-là.

C'est donc ce que la cour fait. Nul n'est au-dessus des lois.

● (1045)

Le président: Merci.

Madame Desrochers, la parole est à vous.

Caroline Desrochers (Trois-Rivières, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être avec nous, ce matin. Je sais qu'il y a beaucoup de travail qui se fait en amont et je les remercie de se pencher sur ce projet de loi, qui est très important.

Madame LLambías Meunier, on a parlé de la compétitivité du Québec et du Canada et de l'effet de la réglementation. Dans le contexte géopolitique dans lequel nous nous trouvons, je pense que nous sommes tous d'accord pour dire qu'il est absolument impératif d'effectuer la transformation économique que nous sommes en train de faire, et de se donner les outils pour avancer plus rapidement, puis attirer des investissements et appuyer le développement économique.

J'aimerais que vous nous parliez de ce qui est à risque si nous n'arrivons pas à nous donner les outils pour avancer qui sont visés dans ce projet de loi C-39. Qu'est-ce qui est à risque? Vous avez dit tantôt que le Québec est passé de la quatrième place à la vingt-troisième place. Quel est l'effet sur les familles, sur les petites entreprises?

Michelle LLambías Meunier: Eh bien, vous l'avez dit: ce n'est pas seulement notre réputation comme partenaire d'affaires qui est à risque, mais aussi notre capacité à générer de la croissance et à avoir de la prospérité économique. Nous le rappelons, la prospérité économique ne sert pas juste les entreprises, mais aussi notre capacité même à offrir des services à la population.

Il faut être très conscient des conditions que nous avons présentement. La réalité, c'est que nos conditions d'affaires sont mauvaises au moment où nous nous parlons. Il n'y a pas un entrepreneur à qui nous parlons présentement qui nous dit — surtout dans le contexte géopolitique actuel — que ça se passe bien, qu'il a la main-d'œuvre dont il a besoin, qu'il a une réglementation qui lui est favorable, qu'il a une fiscalité qui lui est favorable. Dans ce contexte de grande compétition, nous devons donc être capables d'attirer des investissements, mais surtout de transformer ces investissements en projets. Cette stratégie de les transformer en projets d'infrastructure, elle est fondamentale.

Cela dit, nous ne pouvons pas prendre 20 ans pour réaliser des projets. Il n'est pas question de réduire les exigences, mais de nous assurer que nous faisons les choses de manière diligente, transparente et bien coordonnée, et que nous sommes capables de réaliser des projets.

Caroline Desrochers: Merci beaucoup.

Vous avez dit que ce n'était pas juste une question d'appuyer les entreprises, parce qu'on sait qu'il y a des travailleurs et des familles derrière ça. Hier, on a entendu la Fédération canadienne de l'agriculture, qui a 190 000 membres, la plupart de petits fermiers. Vous représentez 70 000 membres. Je suis sûre que ce ne sont pas juste des grandes entreprises et qu'il y a beaucoup de petites et moyennes entreprises. Pour elles, les entraves au mouvement de leurs biens et de leurs services influencent leur survie.

Alors, en ce qui concerne l'intérêt national, j'aimerais que vous nous en disiez un petit peu plus sur l'impact des grèves qui entravent le transport des biens et des services pour vos membres.

Michelle LLambías Meunier: Pensez à un exemple classique, soit l'arrêt des activités d'un port ou d'un chemin de fer. On peut parler d'un milliard de dollars par jour en pertes quand ça arrive. Cependant, au-delà de l'impact économique, ce sont des biens qui ne se rendent pas à destination, que ce soit dans les pharmacies ou dans les épiceries. Ultimement, qui sont les personnes les plus affectées par de telles situations, au-delà des entreprises? C'est la population en général.

Donc, une grève ou un lock-out qui perdure avec des conséquences aussi néfastes a effectivement un impact majeur et disproportionné sur la population.

Caroline Desrochers: Merci, madame LLambías Meunier.

Madame Senneville, je voudrais juste faire une petite correction sur ce que vous avez dit tout à l'heure. Ce n'est pas une nouvelle mouture de l'article 107. Au contraire, je pense que les mesures proposées viennent restreindre l'utilisation de l'article 107. Surtout, je pense que nous avons été très clairs sur la question de l'utilisation préventive, que nous ne voulons pas mettre de l'avant.

Est-ce que vous êtes d'accord sur le fait que, quand les employeurs et les syndicats ont des outils pour commencer le dialogue plus tôt et maintenir des échanges constructifs, comme ce que nous proposons dans le projet de loi, on peut vraiment résoudre les différends avant que ça s'aggrave? Comment est-ce que ça aurait pu avoir un impact positif sur les événements des dernières années?

● (1050)

Caroline Senneville: Ça ne peut pas nuire. Si l'employeur est de bonne foi, ça va aider. Cependant, s'il y a une porte de sortie, et si, dans sa tête…

Caroline Desrochers: La porte de sortie existe déjà. Nous venons la restreindre.

Caroline Senneville: Oui, mais nous aimerions que l'article 107 soit abrogé.

Comprenez-moi bien. Oui, ça peut aider si les employeurs sont de bonne foi. Cependant, quand c'est vraiment cristallisé et quand les employeurs ne sont pas de bonne foi, ils n'ont qu'à attendre que ce processus ait lieu et à s'asseoir sur leurs mains, comme on le dit chez nous.

Caroline Desrochers: Vous avez mentionné les sanctions pécuniaires. Est-ce que c'est positif? Est-ce que ça va aider?

Caroline Senneville: Ça ne nuira pas, mais notre expérience nous prouve que les employeurs sont prêts, quelquefois, à dépenser des millions de dollars pour payer des frais juridiques, pour empêcher que le syndicat se forme, pour retarder la négociation ou pour payer des amendes plutôt que de dépenser ces millions de dollars pour améliorer les conditions de travail.

[*Traduction*]

Le président: Merci.

Madame Larouche, vous avez la parole.

[*Français*]

Andréanne Larouche (Shefford, BQ): Je remercie beaucoup les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Venant du Québec, je vais poser mes premières questions à Mme Senneville et à M. Michaud.

En ce qui concerne les droits des travailleurs, on a bien compris que, comme vous l'avez dit, le droit d'association est un droit défendu à l'échelle internationale. C'est une question de droits de la personne depuis déjà plusieurs décennies, comme vous l'avez dit.

Un autre droit qui est mis à mal dans ce projet de loi et dont on n'a pas suffisamment parlé, c'est le droit à un environnement sain. Or, votre mémoire aborde aussi l'aspect environnemental de ce projet de loi. Alors, je voudrais que vous nous parliez des conséquences du projet de loi C-39 sur l'environnement.

Caroline Senneville: Je vais laisser M. Michaud répondre.

Jonathan Michaud (conseiller syndical, Service de santé-sécurité et d'environnement, Confédération des syndicats nationaux): La première conséquence est la possibilité de contourner la plupart des lois d'évaluation d'impact et des lois environnementales. Ainsi, nous mettons aussi en question le fait qu'à l'instar de ce qui se fait par rapport au droit de grève, les pouvoirs soient centralisés dans les mains du ou de la ministre.

Donc, la possibilité de contourner les lois est problématique. Il y a plusieurs dispositions qui comprennent la notion de région d'intérêt national, dont la définition est très peu claire. Il y a le fait de pouvoir préapprouver des projets ou d'imposer seulement quelques conditions pour leur permettre d'aller de l'avant avant même que l'évaluation d'impact soit faite. Il y a aussi la possibilité, pour les nouvelles emprises de moins de 300 kilomètres, de ne pas du tout faire l'objet d'un processus d'évaluation d'impact. Enfin, comme ça a été mentionné en ouverture par Mme Senneville, il y a la possibilité de fractionner des projets.

Donc, en ce qui concerne l'environnement, nous pensons que, même si les lois d'évaluation d'impact vont continuer à exister, le projet de loi tel qu'il est rédigé va tout simplement permettre de les contourner.

Andréanne Larouche: Oui, parce qu'on entend ici qu'on ne veut pas enlever les règles, qu'on veut juste fournir un encadrement pour que tout roule plus rapidement et facilement. Toutefois, dans le cas de la question des évaluations environnementales, on parle carrément d'autoriser des projets avant qu'il y ait eu cette évaluation. Même après, la ministre dispose d'un droit discrétionnaire pour dire qu'on continue.

Madame Senneville, pourriez-vous répondre à la question en vingt secondes?

Caroline Senneville: Vous savez, les dommages à l'environnement, ça crée des dommages à la population, et ça coûte cher. Alors, ça ne va pas bien avec une économie pérenne non plus. Les coûts associés aux changements climatiques, nous les payons maintenant. Si on n'agit pas en prévention avec des projets bien ficelés, nous allons continuer à les payer très chèrement dans les années à venir.

[*Traduction*]

Le président: Merci, madame Larouche.

Nous passons maintenant à M. Gourde, puis à Mme Martin.

Je vous accorde trois minutes chacun.

[*Français*]

Jacques Gourde: Merci, monsieur le président.

Je vais m'adresser à vous, madame Senneville, et aussi aux représentants du Conseil du patronat du Québec.

Nous avons deux grandes forces devant nous. Il est vraiment rare, dans le cadre d'une séance du Comité, que nous recevions le Conseil du patronat du Québec et la Confédération des syndicats nationaux en même temps. C'est peut-être une page d'histoire que nous écrivons aujourd'hui. Lors de ma première intervention, il semblait y avoir une certaine synergie entre vos deux groupes, ce que j'ai rarement vu.

Est-ce qu'il y a quelque chose qui agace la CSN de la part du Conseil du patronat du Québec relativement au projet de loi C-39?

Je vais poser la même question au Conseil du patronat du Québec, afin de savoir s'il y a quelque chose qui l'agace de la part de la CSN.

Caroline Senneville: Il y a peut-être un diagnostic que nous partageons partiellement, je dirais, parce que les syndicats sont pour la productivité.

Il y a une idée que nous partageons beaucoup, Mme LLambías Meunier et moi, et c'est le fait que ça passe notamment par la formation de la main-d'œuvre. Une main-d'œuvre bien formée contribue à augmenter la productivité. On a aussi perdu du terrain en ce qui a trait à l'innovation. Le Québec est l'une des sociétés les moins innovantes. Personne ne veut de règlements inefficaces, personne ne souhaite ça.

Toutefois, la productivité des entreprises passe par les investissements. Je regrette, mais les baisses d'impôts, il y en a eu. Depuis qu'on a eu des baisses d'impôts, les liquidités des entreprises au Québec ont augmenté de 900 millions de dollars. Il n'y a pas assez d'investissements, il n'y a pas assez d'innovation et il n'y a pas assez d'automatisation, alors qu'on manque de main-d'œuvre. Il faut miser sur la formation. Comme je vous l'ai dit, on souhaite que les règlements soient efficaces et bien ficelés. Par contre, ce n'est pas vrai que si ça n'est pas présent, le simple fait d'alléger les règlements et d'octroyer des baisses d'impôts va rendre les entreprises plus productives.

● (1055)

Jacques Gourde: Merci, madame Senneville.

Madame LLambías Meunier, est-ce que la CSN a raison de vous reprocher de ne pas assez investir? Avez-vous aussi, de votre côté, quelque chose à nous transmettre relativement à la CSN?

Michelle LLambías Meunier: On ne va pas essayer de créer de la bisbille. Il y a effectivement un alignement sur certains principes de base, notamment la formation. Je vais m'en tenir au projet de loi dont nous parlons aujourd'hui.

Pour nous, c'est un projet de loi qui est positif, qui va dans la bonne direction. Concernant le Code canadien du travail, là où nous sommes d'accord, c'est sur la nécessité d'avoir un médiateur spécial. Là où nous ne sommes pas nécessairement d'accord, c'est sur ce que ce projet de loi propose comme rempart au Code canadien du travail, avec des évaluations d'impact et un rapport d'un médiateur pour permettre tant aux travailleurs qu'aux employeurs d'avoir plus de prévisibilité et, oui, de trouver ultimement une entente à la table de négociation. C'est l'objectif que nous reconnaissons dans ce projet de loi: améliorer les probabilités de trouver des ententes à la table de négociation. Je ne vais pas aborder ce qui ne nous convient pas du point de vue de la CSN. Je voulais plutôt réitérer ces éléments-là concernant ce que nous soutenons dans le projet de loi.

[*Traduction*]

Le président: Merci, monsieur Gourde.

[*Français*]

Jacques Gourde: Ah, c'est terminé. Nous avions du plaisir.

[*Traduction*]

Le président: Madame Martin, vous avez la parole.

Danielle Martin: Merci.

Je voudrais revenir à M. Strickland, parce que nous avons beaucoup parlé de prévisibilité au Comité. Nous reconnaissons bien sûr tous que la prévisibilité est très importante pour les investisseurs et les promoteurs qui envisagent de réaliser de grands projets, mais nous avons peu parlé de son importance pour les travailleurs.

Pour revenir à ce que nous venons de dire sur la main-d'œuvre et les métiers spécialisés, il est très important d'avoir une idée de ce qui s'annonce et des projets à venir pour nous aider à mettre en place les programmes d'apprentissage et à former les travailleurs dont nous aurons besoin. Ces projets ne se réalisent pas tout seuls; il faut des travailleurs pour les mener à bien. À mes yeux, cela passe en partie par le travail considérable qu'a fait le gouvernement en investissant dans les métiers désignés Sceau rouge et dans la formation dirigée par les syndicats dans divers contextes.

Il faut aussi parler de l'immigration, de la main-d'œuvre dont le Canada aura besoin à l'avenir et de la façon de continuer à être un pays qui soutient, entre autres, les Canadiens déjà établis et les nouveaux Canadiens, le pays qu'ils contribuent à bâtir.

Pouvez-vous nous parler de la planification de la main-d'œuvre dans les métiers spécialisés et nous expliquer en quoi ce projet de loi et la possibilité de planifier pourraient être utiles dans les métiers spécialisés?

Sean Strickland: Je pense que les éléments du projet de loi qui portent sur le principe « un projet, un examen » sont vraiment des pas dans la bonne direction, sous réserve du libellé du projet de loi concernant les consultations auprès des Autochtones, des territoires et des provinces.

Au Canada, de nombreux mégaprojets industriels visant à tirer le meilleur parti de nos ressources naturelles n'ont jamais atteint le stade de la décision finale d'investissement, pour diverses raisons, dont bon nombre tiennent à l'inefficacité de la réglementation. Ce projet de loi vise à rendre la réglementation plus efficace. Il ne s'agit pas de prendre des raccourcis. Il ne s'agit pas d'abaisser les normes des évaluations environnementales. Il s'agit d'essayer de rendre la réglementation plus efficace.

Le gouvernement l'a fait dans une certaine mesure en déléguant certains pouvoirs d'approbation au moyen de différentes ententes en Colombie-Britannique et en Ontario, ainsi qu'en créant le Bureau des grands projets dans le cadre du projet de loi C-5. J'ai assisté à l'annonce de LNG à Vancouver il y a environ deux semaines. Le PDG de LNG a indiqué que l'entreprise avait devancé sa décision finale d'investissement parce que le travail qu'elle peut faire avec le Bureau des grands projets avance plus rapidement.

Compte tenu du contexte économique et des difficultés que nous connaissons avec nos amis au sud de la frontière, il est impératif de bien faire les choses. Les travailleurs des métiers spécialisés du Canada — j'en représente plus de 500 000 — sont prêts à bâtir le pays. Je pense que nous pouvons y arriver, et ce projet de loi est vraiment un pas dans la bonne direction.

● (1100)

Le président: Merci, madame Martin.

Je remercie tous nos témoins. Nous vous sommes très reconnaissants de votre contribution.

Malheureusement, le temps prévu pour ce groupe est écoulé. Nous allons donc suspendre la séance très brièvement, mesdames et messieurs, pour nous préparer à recevoir le groupe suivant.

● (1100)

_____(Pause)_____

● (1105)

Le président: Nous reprenons la cinquième réunion du Comité législatif chargé du projet de loi C-39 de la Chambre des communes. Bon retour à tous.

J'aimerais faire quelques observations à l'intention des témoins.

Avez-vous tous déjà comparu devant un comité parlementaire? Connaissez-vous tous les règles? Savez-vous comment cela fonctionne? Bien. Je vais donc sauter beaucoup d'explications.

Toutes les interventions doivent s'adresser à moi. Vous savez comment utiliser les appareils d'interprétation, les oreillettes, etc. Personne ne participe par Zoom.

Je souhaite donc la bienvenue à notre deuxième groupe de témoins. Nous accueillons M. Jonathan Blackham, directeur de la politique et des affaires publiques de l'Alliance canadienne du camionnage. Nous recevons aussi les représentants des Employeurs des transports et communications de régie fédérale: le président-directeur général, M. Derrick Hynes; et M. Christopher Pigott, associé chez Fasken Martineau DuMoulin. Enfin, nous accueillons les représentants de l'Association des chemins de fer du Canada: le président-directeur général, M. Eric Harvey; et le président du conseil d'administration, M. Nathan Cato.

Chaque organisation dispose d'un maximum de cinq minutes pour sa déclaration préliminaire, après quoi nous passerons aux questions, qui seront posées dans les deux langues officielles.

Pour commencer, je cède la parole à M. Blackham pour cinq minutes.

● (1110)

Jonathan Blackham (directeur, Politique et affaires publiques, Alliance canadienne du camionnage): Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui au nom de l'Alliance canadienne du camionnage pour discuter du projet de loi C-39.

Pour vous donner un peu de contexte, l'Alliance canadienne du camionnage est une fédération des associations provinciales de camionnage du pays. Elle représente environ 5 000 entreprises qui emploient ensemble quelque 250 000 Canadiens. Le camionnage est le principal mode de transport de marchandises au Canada et assure la majorité de notre commerce intérieur et transfrontalier. Pratiquement tous les secteurs de l'économie dépendent des camions pour acheminer les matières premières, les intrants des entreprises et les produits finis vers les marchés. Le camionnage joue aussi un rôle essentiel en reliant tous les autres modes de transport de marchandises.

L'Alliance canadienne du camionnage, ou ACC, est prudemment optimiste à l'égard du projet de loi C-39 et appuie ses objectifs généraux, qui consistent à accélérer la réalisation des infrastructures, à renforcer les corridors commerciaux, à améliorer la fiabilité des chaînes d'approvisionnement et à s'attaquer aux graves manquements au droit du travail dans notre secteur.

Je veux commencer par cette question, qui revêt une importance particulière pour nous et qui a peu retenu l'attention du Comité jusqu'à présent: l'engagement continu du gouvernement à renforcer l'application de la loi pour lutter contre le stratagème « Chauffeurs inc. » Depuis plus de huit ans, l'ACC sonne l'alarme au sujet des nombreux manquements associés à cette pratique, dont la classification erronée des employés et le vol de salaire. Le stratagème « Chauffeurs inc. » nuit aux employeurs qui respectent les règles, prive les travailleurs de protections importantes et crée une concurrence déloyale pour les entreprises légitimes.

Nous avons donc été très heureux de voir le gouvernement s'engager à fournir des ressources supplémentaires pour assurer le respect et l'application de la loi, ainsi que des outils numériques pour lutter contre le vol de salaire et la classification erronée des employés, en portant une attention particulière à notre secteur. Nous remercions la ministre Hajdu d'avoir mis notre industrie en lumière lors de son témoignage devant le Comité et de continuer à faire preuve de leadership dans ce dossier.

Nous tenons toutefois à souligner que le travail est loin d'être terminé. En particulier, il est urgent de renforcer les vérifications visant les employeurs qui participent à des programmes comme ceux d'immigration. Il est aussi urgent qu'Emploi et Développement social Canada applique la loi de façon proactive et soutenue.

Nous estimons aussi qu'une grande occasion a été manquée dans tout cela: celle de régler les problèmes bien connus liés aux congés payés pour raisons médicales et de contrer les abus et les détournements dont ils font l'objet. C'est particulièrement frustrant pour les entreprises de notre secteur qui respectent les règles. Leurs coûts continuent d'exploser — et je dis bien exploser — et elles subissent d'importantes perturbations dans leurs activités et celles de leurs clients, tout en voyant les entreprises de l'économie souterraine se soustraire complètement à ces obligations.

Pour ce qui est des infrastructures et des corridors commerciaux, notre industrie réclame depuis longtemps une meilleure coordination et plus d'investissements dans les infrastructures, notamment les routes, les postes frontaliers et les liaisons portuaires et intermodales. Nous appuyons donc les mesures visant à accélérer les approbations et à améliorer la coordination des projets de transport d'importance nationale. À cet égard, nous encourageons le gouvernement à accorder l'attention voulue, bien entendu, au camionnage et aux infrastructures routières. Nous souhaitons vivement en savoir davantage sur le Conseil national des corridors commerciaux et nous assurer que notre industrie y aura véritablement voix au chapitre.

En ce qui concerne la réduction des formalités administratives et la modernisation du commerce, nous accueillons favorablement les mesures permettant l'utilisation de documents commerciaux électroniques pour réduire les exigences relatives aux documents papier. C'est une très bonne chose.

Enfin, pour ce qui est de la stabilité des chaînes d'approvisionnement, la compétitivité économique du Canada dépend en partie de la fiabilité du transport des marchandises. Nous appuyons donc les efforts visant à améliorer la coordination de notre réseau national de transport et à renforcer les mécanismes permettant de mettre fin aux perturbations — et même de les prévenir —, y compris celles causées par des conflits de travail, lorsque le besoin est manifeste.

Il est vrai que certaines entreprises de camionnage sont syndiquées, mais, de façon générale, surtout dans le transport longue distance, le taux de syndicalisation est beaucoup plus faible dans notre industrie que dans d'autres. Cela dit, lorsque des perturbations surviennent dans le réseau de transport, que ce soit dans notre industrie ou dans d'autres modes de transport, leurs effets dépassent largement les deux parties directement concernées et touchent souvent aussi notre industrie et ses clients. Dans ce dossier, notre principal objectif est donc de maintenir une plus grande stabilité dans l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.

En conclusion, l'industrie du camionnage est, encore une fois, prudemment optimiste devant ce qui est proposé, mais il reste bien sûr à voir quels seront les résultats. Les retards aux frontières diminueront-ils? Les corridors routiers seront-ils plus efficaces? Les perturbations des chaînes d'approvisionnement seront-elles moins nombreuses? Les règles seront-elles mieux respectées dans notre secteur?

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Hynes, je crois.

Derrick Hynes (président-directeur général, Employeurs des transports et communications de régie fédérale): Merci, monsieur le président. Bonjour, distingués membres du Comité.

Je m'appelle Derrick Hynes et je suis président-directeur général des Employeurs des transports et communications de régie fédérale, ou FETCO. Je suis heureux d'être accompagné ce matin de M. Christopher Pigott, associé du cabinet d'avocats Fasken et conseiller juridique externe de FETCO.

Comme mon temps est limité, je vais me concentrer sur deux sections du projet de loi C-39: la section 1, qui porte sur les relations du travail, et la section 3, qui concerne les congés payés pour raisons médicales.

Je vais d'abord parler des relations du travail et du nouveau cadre établi pour la négociation collective. FETCO trouve encourageant que le projet de loi C-39 reconnaisse que l'instabilité des relations du travail dans les chaînes d'approvisionnement du secteur des transports au Canada est un problème chronique auquel il faut s'attaquer. Dans l'ensemble, les membres de FETCO sont encouragés par l'orientation des modifications au Code canadien du travail proposées dans ce projet de loi.

Malheureusement, le projet de loi C-39 ne va pas assez loin pour atteindre l'objectif du gouvernement, qui est de trouver une solution efficace et stabilisatrice à ce problème généralisé d'instabilité des relations du travail. Il donne au ministre du Travail de nouveaux outils pour faire face aux négociations collectives difficiles. Le recours à un médiateur spécial pour faciliter les négociations difficiles et l'évaluation de l'intérêt national pour éclairer les décisions du ministre seront tous deux utiles dans certaines circonstances. Ils ne suffiront toutefois pas dans d'autres.

Comme le gouvernement ne pourra intervenir pour protéger l'intérêt national du Canada qu'après le début d'un arrêt de travail, des dommages importants continueront d'être causés et le projet de loi C-39 n'apportera pas la stabilité recherchée. Les clients et les investisseurs du monde entier continueront de juger risquées les chaînes d'approvisionnement canadiennes. Nous demandons instamment au Comité d'appuyer un amendement qui donnera au ministre le pouvoir d'agir de façon préventive, dans des circonstances tout à fait exceptionnelles, pour empêcher le déclenchement d'une grève lorsqu'une véritable négociation collective n'est plus possible et que l'intérêt national est manifestement menacé. Nous avons un libellé précis à proposer à cet égard.

Notre deuxième sujet de préoccupation concerne les congés payés pour raisons médicales. Nous trouvons encourageant que le projet de loi C-39 reconnaisse que le régime de congés payés pour raisons médicales prévu à l'article 239 du Code canadien du travail ne fonctionne pas comme il le devrait. Les modifications proposées sont bienvenues, mais insuffisantes. Cette politique, instaurée sous le gouvernement précédent, oblige tous les employeurs sous réglementation fédérale à accorder 10 jours de congé payé pour raisons médicales à tous leurs employés. Ce congé a été instauré pendant une pandémie mondiale, alors qu'une période d'isolement de 10 jours était exigée lorsqu'une personne avait été exposée à la maladie ou à quelqu'un qui en était porteur.

Nos membres sont favorables à ce que les employés soient protégés lorsqu'ils ne peuvent pas se présenter au travail pour cause de maladie. La plupart offrent un large éventail de protections dans leurs politiques internes ou leurs conventions collectives, mais cette obligation d'accorder des congés payés pour raisons médicales dépasse largement la protection de base des employés. Il y a trois problèmes majeurs. Premièrement, le nombre de jours est tout simplement trop élevé. Nous ne trouvons aucune administration au Canada, ni même ailleurs en Amérique du Nord, qui impose 10 jours de congé payé pour raisons médicales. Deuxièmement, ces congés s'ajoutent aux congés semblables déjà prévus dans les politiques internes ou les conventions collectives. De nombreux employeurs doivent donc en payer plus de 10 jours. Troisièmement, les employeurs n'ont aucun recours pour contrer les abus. Ils ne peuvent demander un certificat médical qu'après cinq jours consécutifs de congé de maladie.

Quelles ont été les conséquences de cette politique? Des pénuries récurrentes de main-d'œuvre pendant les périodes de pointe dans des secteurs essentiels des chaînes d'approvisionnement. Cela a un effet direct sur la productivité lorsque les organisations sont contraintes de réduire leurs activités. Les employeurs de taille moyenne doivent assumer de nouveaux coûts de plusieurs millions de dollars par année, et les grands employeurs, de dizaines de millions. Il faut payer les congés et le personnel de remplacement et assumer la charge administrative liée à la gestion du régime. Certains employeurs investissent moins dans les immobilisations et le perfectionnement de leur main-d'œuvre et embauchent moins de personnel. Nous estimons qu'il est juste de dire que l'ensemble des dispositions sur les congés payés — car il y en a d'autres — adoptées sous le gouvernement précédent ont créé une crise de productivité imposée par le gouvernement.

Il existe des moyens simples de corriger cette politique en préservant ses principaux objectifs, tout en la rendant plus viable à long terme. Nous avons recommandé certains amendements dans notre mémoire. Premièrement, il faut ajouter des dispositions pour remédier au cumul des droits à congé et aux problèmes connexes. Deuxièmement, il faut modifier les restrictions au droit des employeurs de demander un certificat médical. Troisièmement, il faut ramener le nombre annuel de jours de congé de 10 à 5 pour le rapprocher de ce qui se fait ailleurs.

Merci.

● (1115)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Harvey, vous avez la parole.

[*Français*]

Eric Harvey (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous donner l'occasion de présenter le point de vue de l'Association des chemins de fer du Canada sur le projet de loi C-39.

Notre industrie appuie les objectifs du gouvernement visant à accélérer les projets d'infrastructure, à stimuler les investissements et à renforcer la compétitivité du Canada. Toutefois, certaines dispositions du projet de loi risquent de compromettre ces objectifs. Nous croyons que des ajustements ciblés sont nécessaires pour assurer la stabilité de nos chaînes d'approvisionnement.

[*Traduction*]

Vous avez entendu, et vous continuerez d'entendre, un message constant de la part des intervenants de la chaîne d'approvisionnement, notamment des 18 associations nationales signataires d'une lettre qui vous a été transmise hier: le Canada a besoin d'une plus grande prévisibilité pour construire, investir et commercer, notamment de la capacité d'intervenir de façon proactive avant qu'une grève ou un lock-out ne perturbe considérablement nos chaînes d'approvisionnement.

Nous appuyons fermement les mesures qui accélèrent le développement des infrastructures et encouragent l'investissement privé, notamment la simplification des processus fédéraux d'approbation, l'élargissement des exemptions applicables à la construction ferroviaire et la superdéduction à la productivité, une priorité de longue date de l'ACFC qui renforcera les chaînes d'approvisionnement et la compétitivité du Canada.

Le Code canadien du travail fait également l'objet de modifications positives. La tenue plus précoce des négociations collectives peut être utile. La médiation spéciale et la publication de rapports peuvent améliorer la transparence et la reddition de comptes. L'accréditation géographique peut contribuer à la stabilité des chaînes d'approvisionnement dans les ports de la Colombie-Britannique.

Toutefois, le projet de loi C-39 est loin de régler les problèmes de stabilité des relations de travail au Canada: le pouvoir prévu à l'article 107 ne pourrait être exercé qu'après le déclenchement d'une grève ou d'un lock-out. À ce stade, des dommages économiques importants se seraient déjà produits, et le Canada continuerait de répéter le même scénario préjudiciable, en envoyant régulièrement aux clients et aux investisseurs étrangers le message que nos chaînes d'approvisionnement ne sont pas fiables.

Les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas simplement interrompre et reprendre leurs activités à volonté. Avec 100 000 wagons et 4 000 locomotives circulant sur 40 000 kilomètres de voies ferrées, elles doivent commencer à réduire progressivement leurs activités plusieurs jours, voire plusieurs semaines, avant un éventuel arrêt de travail. Les trains s'arrêtent. Les navires attendent. Les entreprises canadiennes perdent des ventes. Les travailleurs perdent des revenus. Les clients prennent d'autres dispositions. Nos partenaires commerciaux se demandent une fois de plus si le Canada est capable de respecter ses engagements. Et le trafic est détourné vers d'autres ports et chaînes d'approvisionnement aux États-Unis.

Il ne s'agit pas simplement d'une question de relations de travail. C'est un enjeu économique et commercial d'importance nationale. Le Comité sénatorial des transports a reconnu ce problème dans son rapport *Garder le Canada en mouvement*, en recommandant le recours à des mécanismes de règlement extrajudiciaire des différends lorsque des arrêts de travail dans les secteurs ferroviaire ou maritime menacent l'intérêt national. Le projet de loi C-39 devrait donner suite à cette recommandation en permettant au gouvernement d'intervenir avant un arrêt de travail, dans des circonstances exceptionnelles où l'échec des négociations risque de causer un préjudice important à l'économie nationale.

Nous ne demandons pas au gouvernement d'intervenir systématiquement dans les négociations collectives. Nous souhaitons toujours parvenir à une entente négociée avec les syndicats et nous déployons des efforts considérables pour conclure des ententes à la table de négociation. Nous parlons de circonstances exceptionnelles où l'intérêt national est en jeu: l'échec des négociations; l'absence de perspectives raisonnables de parvenir à une entente volontaire; l'imminence d'un arrêt de travail; et des éléments de preuve démontrant un risque de préjudice important pour l'économie nationale du Canada, ses relations commerciales, les consommateurs et les exportateurs.

Nous recommandons également de retirer du projet de loi C-39 les dispositions relatives à l'interconnexion prolongée. Des projets pilotes antérieurs ont démontré que cette mesure détournait le trafic ferroviaire canadien, les emplois et les investissements vers un transporteur américain. Cette politique compromet les objectifs du gouvernement en matière de diversification des échanges commerciaux, d'investissement et de croissance économique.

Nous sommes également préoccupés par la proposition de créer un Conseil national des corridors commerciaux. Nous avons déjà vu la mise en place de la Table de concertation sur la chaîne d'approvisionnement et du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement. Aucune de ces initiatives n'a démontré qu'une intervention accrue du gouvernement améliore le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement. Qu'est-ce qu'un autre conseil pourrait accomplir que ces initiatives n'ont pu accomplir?

Nous demandons au Comité d'apporter trois modifications ciblées: permettre une intervention plus précoce en vertu de l'article 107 dans des circonstances exceptionnelles, retirer les dispositions relatives à l'interconnexion prolongée et supprimer la proposition de créer un Conseil national des corridors commerciaux. Ces changements permettraient au Canada de construire, d'investir et de commercer avec une plus grande prévisibilité.

Merci.

● (1120)

Le président: Je vous remercie.

Nous commencerons par M. Albas, qui dispose de six minutes.

Dan Albas (Okanagan Lake-Ouest—Kelowna-Sud, PCC): Merci, monsieur le président.

Je tiens à remercier tous nos témoins d'être venus aujourd'hui nous aider à améliorer ce projet de loi.

Les conservateurs estiment manifestement — et nous le défendons depuis plus d'une décennie — que le Canada doit construire et doit le faire plus rapidement. En matière de transport, je crains toutefois que votre secteur soit lésé dans ce projet de loi.

Essentiellement, la partie 1 du projet de loi prévoit un délai légal de 12 mois. On pourrait certes se demander si cela permettra réellement d'atteindre l'objectif voulu, mais dans la partie 2, qui concerne les transports, seule une directive du Cabinet dit essentiellement qu'il y aura un processus d'un an.

Il y a un guichet unique. Je préférerais que ce soit le guichet national de la chaîne d'approvisionnement qui soit désigné comme entité, car il existe déjà et connaît assez bien les chaînes d'approvisionnement, mais il est dépourvu de pouvoir.

Je donnerai un exemple. L'agrandissement de Deltaport, avec l'ajout d'un quatrième poste d'amarrage, est un projet en cours. Au 19 septembre 2026, le tableau de bord fédéral indiquait qu'aucun des cinq permis potentiels n'avait été délivré. Ces permis potentiels relèvent de Transports Canada, d'Environnement et Changement climatique Canada, ECCC, et du ministère des Pêches et des Océans, le MPO. En dehors du champ de compétence de Transports Canada se trouvent le permis de rejet en mer, l'autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et les permis en vertu de la Loi sur les espèces en péril, qui relèvent du MPO et d'ECCC.

La question que je vous pose à tous est la suivante: croyez-vous qu'il devrait y avoir des délais d'un an prescrits par la loi dans la partie 2 du projet de loi pour Transports Canada? Croyez-vous que le bureau — quelle que soit sa forme finale — doive disposer du pouvoir de coordination, afin qu'il y ait un guichet unique permettant d'obtenir tous ces permis dans les mêmes délais, tout comme à l'article 1?

Je commencerai par M. Harvey.

● (1125)

Eric Harvey: En ce qui concerne les projets de transport qui nous touchent directement, le projet de loi propose essentiellement des modifications à la Loi sur le ministère des Transports qui habiliteraient le ministre à coordonner les processus requis pour ces projets. À cet égard, nous y voyons un exemple de mesure qui serait prise pour mettre en place un guichet unique afin de coordonner tous ces processus.

Il est également proposé que le ministre puisse créer le bureau des projets de transport, ce qui, je suppose, va dans le même sens. Cela vise à accélérer l'approbation des projets.

Dan Albas: Ce que je veux faire valoir, cependant, c'est que la coordination... Le Bureau des grands projets peut assurer la coordination entre différents ministères et différents organismes, mais il ne dispose pas d'un pouvoir d'approbation officiel, et il ne peut pas non plus pointer du doigt les ministères qui ne tiennent pas leurs engagements.

Par conséquent, ce que nous demandons, c'est un guichet unique, que le ministre pourra désigner, qui aura le pouvoir — à l'instar de ce que prévoit l'article 1 du projet de loi sur la Commission canadienne de sûreté nucléaire — de mener les consultations et de coordonner l'obtention de tous les permis ne relevant pas de sa compétence directe dans un permis unique et coordonné.

Eric Harvey: Je dirai que le secteur ferroviaire canadien réclame depuis longtemps une accélération de l'approbation des projets — et, à propos, pas seulement des projets ferroviaires, car nous ne vendons ni ne fabriquons rien de ce que nous transportons. Pour nous, l'accélération de l'approbation de tous les types de projets concernant les produits que nous transportons est essentielle, et cela ne vaut pas seulement pour nous. En fait, c'est essentiel pour toute l'économie canadienne.

Dans la mesure où votre proposition contribuerait, en fait, à accélérer ces approbations sans compromettre les consultations et les mesures d'atténuation environnementales, nous serions certainement prêts à l'examiner.

Dan Albas: Je vais m'adresser à l'Alliance canadienne du camionnage parce que, lorsque nous parlons de grandes infrastructures, nous parlons aussi des travaux routiers, des ponceaux et de nombreux permis du MPO et d'ECCC, en plus de ceux de Transports Canada.

Souhaitez-vous avoir un guichet unique doté de certains pouvoirs et capable de réunir tous ces différents groupes, afin que les projets soient réalisés dans le délai légal de 12 mois?

Jonathan Blackham: Eh bien, je pense certainement que nous serions ouverts à cette idée. De notre point de vue, nous souhaitons que les projets soient réalisés plus rapidement. Nous dépendons beaucoup de la mise en place d'infrastructures. Nous demandons depuis plusieurs années qu'elles soient développées. Si cette idée peut contribuer à améliorer la situation, nous y sommes certainement ouverts.

Dan Albas: En ce qui concerne les amendements, nous avons également discuté, entre autres, du fait que, si un organisme externe — dans ce cas, ECCC ou le MPO — laisse à désirer et ne respecte pas le délai prévu par la loi, l'entité responsable du processus, qu'il s'agisse de la Régie de l'énergie du Canada, de la Commission canadienne de sûreté nucléaire ou de Transports Canada, devrait pouvoir le pointer du doigt dans la reddition de comptes et dire que ce groupe en particulier ne respecte pas les règles, afin qu'il y ait une certaine transparence et que le ministre concerné puisse être alerté.

Seriez-vous favorable à un amendement qui ferait porter la responsabilité aux organismes qui ne relèvent pas du contrôle direct du ministre ou du sous-ministre des Transports?

Eric Harvey: Il est évident que, depuis quelques années — et c'est pourquoi nous nous réjouissons tellement de ce projet —, il s'écoule beaucoup de temps avant que certaines autorités approbatrices reconnaissent que le dossier est complet et délivrent l'autorisation assortie de toutes les conditions que les industries sont généralement prêtes à accepter.

Je suppose que l'objectif, en l'occurrence, est de s'assurer que les choses se fassent efficacement et rapidement, encore une fois sans compromettre la qualité de l'examen.

Je pense que cela va dans le sens de la proposition ou de la suggestion que vous avez formulée précédemment...

● (1130)

Le président: Je vais devoir vous demander de conclure, monsieur Harvey.

Eric Harvey: D'accord. Encore une fois, si cela permet d'accélérer le processus, nous sommes certainement prêts à examiner cette possibilité, oui.

Le président: Merci.

Merci, monsieur Albas.

Monsieur Louis, vous avez la parole.

Tim Louis (Kitchener—Conestoga, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je tiens également à remercier tous les témoins de leur présence aujourd'hui.

Je commencerai par l'Alliance canadienne du camionnage qui, comme vous l'avez mentionné dans vos observations préliminaires, représente environ 5 000 entreprises de camionnage dans tout le Canada.

Votre organisation a souligné la nécessité de renforcer les corridors commerciaux, de réduire les goulets d'étranglement, de numériser la documentation commerciale et de moderniser les autorisations de transport. Tous ces objectifs cadrent parfaitement avec ce projet de loi, qui vise à renforcer les chaînes d'approvisionnement, les corridors commerciaux stratégiques, la coordination des projets de transport et la réduction des fardeaux administratifs.

Pour les entreprises de camionnage de ma région — Erb Group, Challenger Motor Freight —, cela peut être utile. Cela permettra de transporter des marchandises plutôt que de brasser de la paperasse.

Pouvons-nous parler des corridors commerciaux stratégiques et de la manière dont nous pouvons nous concentrer sur l'élimination des goulets d'étranglement? En quoi le cadre proposé peut-il améliorer la circulation des marchandises et renforcer cette chaîne d'approvisionnement, en particulier aux points de transfert intermodal?

Jonathan Blackham: Je vous remercie de cette question. De manière générale, le fait de mettre ainsi l'accent sur l'amélioration des échanges commerciaux est en soi une victoire pour nous.

Les entreprises de camionnage sillonnent tout le pays. Elles constatent tous les problèmes sur le terrain. Elles sont aux prises avec les embouteillages sur les autoroutes, ainsi que dans les installations intermodales. Elles en font l'expérience au quotidien lors de leurs déplacements dans le pays. Voir ce type d'attention portée aux corridors commerciaux…

J'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire que nous étions curieux d'en savoir plus sur la possibilité de créer un conseil. Nous aimerions beaucoup en savoir plus à ce sujet. Je pense que certains y voient un potentiel et que d'autres ont des questions, tout comme nous, mais si l'objectif général est de mettre l'accent sur les transports — et dans notre cas, sur le transport routier —, nous y sommes tout à fait favorables.

Tim Louis: Cela m'amène au passage au commerce numérique.

La Loi visant à bâtir un Canada fort encourage le commerce numérique et prévoit le partage d'information selon le principe du « Dites-le-nous une fois », afin de réduire les obligations de déclaration répétitives. Les transporteurs maritimes nous le demandent et les ports aussi.

Comment ce principe s'appliquerait-il au transport routier? En quoi une réduction des formalités administratives et le recours au commerce numérique amélioreraient-ils l'efficacité? Comment cela peut-il réduire les coûts? Comment cela peut-il améliorer la compétitivité? Qu'est-ce que cela signifierait pour votre secteur?

Jonathan Blackham: C'est excellent.

Le transport de marchandises entraîne une quantité surprenante de paperasse à remplir, probablement plus que ce à quoi on pourrait s'attendre en 2026. Si notre objectif est de réduire cette paperasse, c'est une excellente initiative, en particulier à la frontière. La numérisation et l'infrastructure informatique à la frontière posent beaucoup de problèmes. Donc, si nous faisons des progrès sur ce front, tant mieux, selon nous.

Tim Louis: Tellement d'entreprises de camionnage font ce qu'il faut, font du bon travail, mais vous avez parlé de la classification erronée et du vol de salaire. Le gouvernement prend des mesures en même temps que ses homologues provinciaux. L'Office des transports du Canada, l'OTC, représente le Canada, mais vous collaborez aussi avec des organismes provinciaux pour régler ces problèmes. En quoi des ressources supplémentaires peuvent-elles empêcher le vol de salaire, les classifications erronées et les « Chauffeurs inc. »?

Jonathan Blackham: C'est excellent.

En fait, Emploi et Développement social Canada, EDSC, en particulier, se montre très coopératif, autant avec d'autres ministères qu'avec des partenaires provinciaux. C'est tout à fait ce dont nous avons besoin. Plusieurs organismes sont présents aux postes de contrôle des camions le long du réseau routier, ce qui donne d'excellents résultats, mais cette présence est ponctuelle. Ce n'est pas une présence soutenue.

Dans notre secteur, les inspections révèlent encore un taux de non-conformité de 40 à 45 %, ce qui est énorme. Malgré les progrès appréciables enregistrés, notamment sous la ministre Hajdu, il nous reste encore beaucoup à faire.

Tim Louis: Ce que vous dites, c'est qu'il faut renforcer les moyens et, ensuite, l'application de la loi.

Jonathan Blackham: Ce serait le travail de l'équipe chargée de lutter contre les classifications erronées à EDSC.

Tim Louis: Merci.

Passons maintenant à l'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale, l'ETCOF, merci beaucoup. Votre point de vue est important parce que nous entendons différents points de vue sur ce gros projet de loi. Nous entendons différentes choses de la part des employeurs et différentes choses de la part des syndicats. Ils ont pour point commun de souhaiter entamer les négociations plus tôt en cas de risque de grève. Cela semble être le terrain d'entente.

En fait, 95 % des négociations collectives aboutissent avant d'en arriver là, mais il faut s'occuper des 5 % restants. Il semble que les deux parties conviennent que le fait d'entamer ces négociations plus tôt, d'allonger les périodes de conciliation et de faire appel à un médiateur serait efficace.

Que conseilleriez-vous pour entamer les négociations plus tôt et assurer la transparence, afin d'éviter avant tout la grève?

● (1135)

Derrick Hynes: Je vous remercie de cette question. C'est une bonne question.

Vous soulignez à juste titre que, dans la plupart des cas, la négociation collective fonctionne bien au palier fédéral. Dans 95 ou 97 % des cas, les parties parviennent à s'entendre. Il existe une tradition de négociation, et elles parviennent à conclure des ententes.

Le projet de loi vise à s'attaquer à ces situations particulières, ces circonstances rares, où la négociation ne fonctionne tout simplement pas et où les répercussions sont importantes. Le projet de loi prévoit un processus qui, selon nous, sera vraiment utile dans certaines situations.

La négociation précoce aiderait les parties à se réunir pour parler de certains de leurs problèmes et essayer de régler certaines de leurs divergences plus tôt dans le processus. La période de conciliation passerait de 60 à 90 jours, afin que les experts du Service fédéral de médiation et de conciliation puissent aider les parties à essayer de parvenir à une entente. Le ministre serait habilité à nommer un médiateur spécial au plus tard le 75^{e} jour de ce nouveau processus de 90 jours, ce qui ferait intervenir un tiers externe pour tenter d'amener les parties à s'entendre. L'objectif de toutes ces étapes est d'encourager de meilleures négociations entre les parties.

Je pense que tous les participants à cette discussion conviennent que toutes ces mesures vont dans la bonne direction. Là où nos points de vue divergent, c'est sur ce qui se passe ensuite.

Supposons que le médiateur spécial soit venu apporter ses compétences, mais que les parties restent désespérément dans l'impasse et qu'aucune réelle négociation ne semble avoir lieu. C'est à ce moment-là, selon moi, que ce processus prend une tournure qui devrait se révéler être encore plus utile: le médiateur spécial remettra au ministre un rapport où il décrit la situation à la table de négociation et recommande une série de mesures à prendre.

Encore une fois, les parties ont toujours la possibilité, au milieu de tout cela, de parvenir à une entente, si elles envisagent l'intervention du gouvernement comme une issue possible. On en arrive alors à un processus d'intervention du ministre, si cela s'avère nécessaire parce qu'un arrêt de travail dans ce secteur va à l'encontre de l'intérêt public national. Là encore, il est important de souligner que cela ne se produirait que dans de rares circonstances.

Le président: Je vous remercie.

Nous passons maintenant à M. Ste-Marie.

[*Français*]

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Je transmets mes salutations à tous les témoins, et je les remercie de leur présence.

Monsieur Blackham, au début de votre présentation, vous avez parlé du problème lié au phénomène « Chauffeurs inc. » ou des chauffeurs au rabais. Pouvez-vous nous rappeler ce que c'est, ce que ça représente comme risques pour la sécurité de la population, pour votre industrie qui paie des véritables chauffeurs, ce que le gouvernement a fait jusqu'à maintenant et ce qu'il reste à faire?

[*Traduction*]

Jonathan Blackham: Dans l'industrie, nous appelons ce dont nous parlons les « Chauffeurs inc. », ce qui n'est qu'une abréviation de « chauffeurs constitués en société ». Il s'agit en réalité d'un stratagème de classification erronée.

Ces chauffeurs sont, à tous égards, des employés, mais l'employeur leur dit qu'ils sont des entrepreneurs indépendants. Or, ils ne satisfont pas au critère de l'indépendance. C'est indéniable. Il s'agit simplement d'une classification erronée.

Cela permet à l'entreprise de contourner le Code du travail. Il n'y a pas d'heures supplémentaires, ni de jours de vacances. Il n'y a pas de congé de maladie payé. La liste est longue. Par chauffeur, l'entreprise empoche probablement 30 000 $ par an en économies illégales. Cela fausse complètement la concurrence dans notre industrie et prive les travailleurs de leurs droits. C'est mauvais pour tout le monde.

Pendant longtemps, notre problème n'a guère suscité de réactions. Nous nous faisions entendre, mais cela ne donnait pas grand-chose. La situation a changé dernièrement, en particulier sous la ministre de l'Emploi actuelle. Des mesures ont été prises. L'équipe chargée de lutter contre les classifications erronées se concentre sur notre secteur, mais je pense qu'elle manque de moyens. Elle ne fait qu'effleurer le problème, à mon avis, et il faut en faire beaucoup plus et soutenir bien davantage ces personnes.

[*Français*]

Gabriel Ste-Marie: D'accord. Je vous remercie. C'est bien entendu. Donc, on a besoin de plus de ressources.

Dans le *Journal de Montréal*, dimanche, il y avait un article qui parlait de faux permis de conduire. Je cite le début de l'article:

> Commander un faux permis de conduire québécois en ligne *Made in China* est un vrai jeu d'enfant. Des experts sonnent l'alarme: ces fausses cartes peuvent servir à des camionneurs qui deviendront de véritables dangers sur les routes ou encore à des criminels qui iront commettre toutes sortes de fraudes.

Avez-vous un commentaire à faire relativement à ce qui est dit dans cet article, et est-ce un phénomène que vous voyez avec vos membres?

● (1140)

[*Traduction*]

Jonathan Blackham: J'ai effectivement vu ce à quoi vous faites référence. Quant à savoir si je peux totalement confirmer l'information, je ne le peux pas, mais je l'ai vue.

Ce que je peux dire, c'est que je pense que les gens seraient surpris par l'ampleur de la fraude dans notre secteur. Elle touche probablement les permis, mais elle concerne sans aucun doute les assurances. Il y a un mépris des pratiques de sécurité, de la formation des chauffeurs — et j'en passe — à tous les niveaux. C'est choquant à voir, mais en même temps, je ne suis pas surpris non plus.

[*Français*]

Gabriel Ste-Marie: D'accord. Merci.

J'ai une question pour les représentants des trois organismes qui témoignent présentement.

Les représentants des syndicats qui sont venus témoigner au Comité jusqu'à présent nous ont dit qu'avec la façon dont l'article 107 du Code canadien du travail est défini dans le projet de loi C-39, l'employeur va savoir que si le conflit de travail s'étire, le ministre va pouvoir y mettre un terme. Un employeur pourrait donc souhaiter, parfois, volontairement laisser traîner le conflit de travail en se disant que, de toute façon, la ministre va régler la situation. Donc, plutôt que d'inciter l'employeur à régler rapidement la négociation, ça pourrait prolonger le conflit. L'exemple qui a été cité par quelques syndicats est celui d'Air Canada, qui s'attendait à ce que le ministre intervienne. Quand le gouvernement a dit qu'il n'y aurait pas d'intervention, l'entente est arrivée deux jours plus tard.

Donc, j'aimerais avoir vos commentaires relativement à ce que nous avons entendu de la part des syndicats. J'inviterais d'abord M. Hynes à répondre à ma question. Ensuite, M. Harvey et M. Blackham, s'ils le veulent, pourront ajouter leurs commentaires.

[*Traduction*]

Derrick Hynes: Je pense que c'est une excellente question qui touche, si j'ose dire, à certains des mythes qui sont diffusés sur ces questions au nom du milieu patronal.

Je représente, évidemment, le milieu patronal, les entreprises qui mènent ces négociations. On a tort de conclure qu'un employeur attend que le gouvernement vienne à son secours. Les employeurs ne veulent pas que les négociations collectives soient réglées par arbitrage exécutoire, un point c'est tout. Pour nous, c'est un échec du processus lorsque l'on en arrive là. C'est mieux que l'autre solution, qui serait de laisser déclencher un arrêt de travail aux conséquences graves dans un secteur critique de la chaîne d'approvisionnement, mais les employeurs veulent négocier avec les syndicats. Ils veulent négocier de bonne foi. Ils veulent s'entendre sur des modalités avec le syndicat dans le cadre d'un partenariat à part entière qui aboutisse à une solution gagnant-gagnant.

Les employeurs et les entreprises ont besoin de certitude. Ils veulent de la stabilité. Ce processus que nous avons connu ces dernières années, avec l'invocation de l'article 107, a en réalité entraîné davantage d'instabilité. Rien de tout cela n'est bon pour l'employeur. Ce n'est pas ce que nous voulons. Nous voulons un processus qui encourage de meilleures négociations collectives et qui amène les parties à conclure des ententes sans intervention gouvernementale. L'intervention du gouvernement est, pour nous, un dernier recours lorsque tout le reste a échoué.

[*Français*]

Gabriel Ste-Marie: Il reste 10 secondes, monsieur Harvey.

Eric Harvey: Je dirais simplement que ce que nous demandons, c'est que l'intervention ne soit pas systématique, mais qu'elle le soit seulement lorsque des conditions strictes sont remplies. Donc, il ne faut pas que ce soit quelque chose que l'employeur puisse tenir pour acquis, nécessairement.

[*Traduction*]

Le président: Merci.

Monsieur Leslie, vous avez la parole pour cinq minutes.

Branden Leslie (Portage—Lisgar, PCC): Merci, monsieur le président.

J'adresserai mes questions à l'Association des chemins de fer.

Monsieur Harvey, votre association a averti que le projet de loi C-39 pourrait faire partir aux États-Unis des emplois et des investissements du secteur ferroviaire canadien. Disposez-vous de chiffres concrets issus des précédents projets pilotes d'interconnexion qui montrent quelle part des activités canadiennes a été transférée aux chemins de fer américains?

Eric Harvey: Transports Canada a ces données. En gros, il les a recueillies auprès des chemins de fer de classe I, soit le CN et le CPKC, au cours des deux derniers projets pilotes.

En gros, l'expérience de ces deux projets pilotes montre que le trafic consiste en une interconnexion avec un chemin de fer américain. Les marchandises sont alors acheminées vers les États-Unis. Le train qui se rend aux États-Unis ne circule pas au Canada. Ce ne sont pas des employeurs canadiens qui le font circuler, et la manutention de ces marchandises ne se fait pas dans des ports canadiens. Tout se passe essentiellement aux États-Unis.

Branden Leslie: Contestez-vous…? En ce qui concerne la première version de ce programme pilote, Transports Canada n'a trouvé aucune preuve de conséquences imprévues découlant du projet pilote. Pourtant, vous persistez à dire qu'il y a un préjudice démontrable.

Transports Canada a déclaré que « moins de 1 % » du trafic des Prairies a utilisé l'interconnexion étendue pendant le projet pilote mené de 2014 à 2017. Pouvez-vous fournir des données sur les coûts de transport ou les retards relatives au dernier projet pilote qui confirment cette position, ainsi que sur les investissements que les compagnies ferroviaires n'ont pas réalisés en raison du projet pilote mené?

● (1145)

Eric Harvey: Les chemins de fer canadiens investissent massivement dans leur réseau au Canada.

Dans mes observations préliminaires, j'ai mentionné notre nombre d'employés et les voies ferrées dont nous disposons. La mesure dont nous parlons consiste essentiellement à détourner le trafic vers un chemin de fer américain qui ne dispose même pas de 40 kilomètres de voies au Canada et qui n'emploie pas 20 personnes.

Le problème pour nous est le suivant: en prenant des mesures qui détournent le trafic ferroviaire vers les États-Unis, nous instaurons, au fond, un processus par lequel ce trafic se déplacera de plus en plus vers les États-Unis.

Branden Leslie: Je comprends ce que vous dites. J'ai conscience des investissements que le duopole a réalisés ici.

Dans un rapport de 2025, l'ACFC déclare ceci: « En 2024, les chemins de fer ont investi un montant record de 4,5 milliards de dollars », ce qui est plus qu'en 2023. C'était, bien sûr, pendant que le projet pilote était en cours. De plus, les bénéfices des deux membres du duopole ont augmenté d'environ 400 millions de dollars en 2025, après cet investissement majeur.

Avec des bénéfices en hausse et des investissements en augmentation, je ne vois pas comment vous pouvez légitimement affirmer que ces programmes pilotes ont beaucoup nui à votre industrie.

Eric Harvey: Ils ont bel et bien eu un impact, car ils ont détourné le trafic pour lequel les chemins de fer investissent dans ce pays, dans l'espoir de transporter des marchandises au Canada. En fait, cette politique consiste à prendre le trafic canadien et à le céder à une compagnie ferroviaire américaine à un tarif inférieur à celui du marché, à...

Branden Leslie: Je ne crois pas. Je crois que c'est une question de concurrence.

En fait, j'ai remarqué une déclaration que vous avez publiée le 24 septembre, dans laquelle vous dites que votre industrie est mieux soutenue par « le pouvoir de l'économie de marché ». En quoi le fait de protéger ce duopole de toute concurrence est-il compatible avec cette déclaration?

Eric Harvey: Je vous dirai quelques mots à ce sujet.

Premièrement, les chemins de fer canadiens sont en concurrence les uns avec les autres. Il y a le CN et le CP. Ce sont deux chemins de fer nationaux. Ils se font concurrence.

Deuxièmement, nous parlons ici du transport des céréales, qui bénéficie déjà du revenu admissible maximal pour tout le trafic à destination de l'Ouest canadien en vue de l'exportation.

En substance, vous ajoutez ici une mesure qui vise uniquement à confier du transport de marchandises, à un tarif inférieur à celui du marché, à une compagnie ferroviaire américaine.

Nathan Cato (président du conseil d'administration, Association des chemins de fer du Canada): J'ajouterai quelque chose à ce sujet. En 2018, le Parlement a instauré l'interconnexion de longue distance, qui devait remplacer l'interconnexion étendue.

Il n'est pas question d'un accès concurrentiel pour l'expéditeur, car il l'a déjà. Aujourd'hui, en vertu de la loi, cette mesure lui donne accès — jusqu'à 1 200 kilomètres de distance — à une compagnie ferroviaire concurrente. C'est simplement une question de tarif payé. S'agit-il d'un tarif réglementé, fondé sur les coûts?

Branden Leslie: Monsieur Cato, je vous remercie d'avoir soulevé ce point, car l'utilisation de cette mesure s'est révélée désastreuse. Les expéditeurs affirmaient, à vrai dire, qu'ils craignaient des répercussions de la part des deux principaux acteurs. On ne peut pas déplacer un terminal céréalier pour passer à un autre chemin de fer. La possibilité de disposer d'une interconnexion étendue afin de créer une dynamique de marché légitime et permanente éliminerait donc cet obstacle potentiel que constituent les répercussions, c'est-à-dire la hausse des tarifs, une fois que le programme pilote temporaire sera en place.

C'est pourquoi, à mon avis, cette mesure devrait être permanente. Un programme de quatre ans est préférable à un programme de 18 mois ou de deux ans, mais c'est le caractère permanent de cette mesure qui empêchera le duopole d'augmenter ces tarifs à l'avenir.

Le président: Soyez bref, monsieur Cato, si vous avez une réponse.

Allez-y, monsieur Harvey.

Eric Harvey: Je voudrais simplement dire que cette question a été étudiée en détail lors de deux examens et que tous deux ont recommandé de ne pas maintenir l'interconnexion étendue — deux études qui ont analysé les chiffres et l'impact sur le marché.

Branden Leslie: Qui a financé ces études?

Eric Harvey: Eh bien...

Le président: Merci.

C'est au tour de M. Kelloway.

Mike Kelloway (Sydney—Glace Bay, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vous en suis reconnaissant.

Je suis heureux de voir les témoins aujourd'hui.

J'ai une observation, un commentaire, puis une question.

Voici mon observation: notre étude est déjà bien entamée. En ce qui concerne le recours à l'article 107 — voire l'existence de cet article —, des organisations syndicales nous ont dit être opposées autant à cet article qu'aux garde-fous proposés dans le projet de loi. À l'inverse, les représentants de l'industrie nous ont parlé de l'application préventive de l'article 107 pour empêcher une grève.

Je prendrai un moment pour, peut-être, revenir à la case départ. Je tiens à préciser que le gouvernement a travaillé d'arrache-pied sur ce projet de loi pour trouver un équilibre qui, très franchement, sert l'intérêt national et les travailleurs. Je vais être encore plus clair. Nous croyons aux principes fondamentaux du droit de grève, qui est réaffirmé dans ce projet de loi. Je tenais simplement à le souligner au moment où nous entamons cette étude.

Nous saluons la qualité de chacune de vos déclarations préliminaires. Je commencerai, en particulier, par M. Blackham.

Je ne sais plus si c'était vous, monsieur Blackham, mais quelqu'un a mentionné la COVID-19 et rappelé le rôle clé que vous avez tous joué pendant la pandémie, en particulier le camionnage et les transports, et comment nous avons alors de nouveau pris conscience de l'importance de la chaîne d'approvisionnement. Dans ce projet de loi, nous proposons de simplifier la gestion des infrastructures essentielles.

J'aimerais savoir si votre organisation a établi une liste de priorités concernant ce que représente la simplification des infrastructures essentielles pour le secteur du camionnage. Pouvez-vous nous l'exposer maintenant?

● (1150)

Jonathan Blackham: Bien sûr. Si je comprends bien ce que vous dites, pour nous, évidemment, un des principaux axes pourrait être la Transcanadienne, le réseau routier national.

Même si cet axe relie l'Est et l'Ouest par transport routier, il présente des lacunes importantes: un manque d'aires de repos, l'absence de couverture cellulaire le long du parcours, et des postes de contrôle des camions qui, souvent, ne sont pas ouverts. S'il y a un corridor ou un maillon clé de notre réseau de transport sur lequel on pourrait se concentrer, c'est assurément celui-là.

Mike Kelloway: Il a été question aujourd'hui de la classification erronée. Vous en avez parlé avec l'un de nos députés. Selon vous, en quoi ce projet de loi s'attaque-t-il à la classification erronée ou aide-t-il à lutter contre ce phénomène?

Jonathan Blackham: Ce projet de loi contient certainement des dispositions et, dans le cadre de cet effort accru, nous constatons une augmentation des ressources consacrées à l'application de la loi. Cela se traduira par une augmentation du nombre d'agents, par l'adoption d'outils numériques et de nouvelles techniques d'application de la loi, ainsi que par l'instauration ou le renforcement de la responsabilité des administrateurs. Toutes ces dispositions figurent dans le projet de loi et ce sont, à notre avis, d'excellentes mesures.

Mike Kelloway: Je vais élargir le débat.

Il y avait autrefois une émission intitulée « Génies en herbe ». Je ne sais pas si elle était diffusée dans votre région, mais c'était une émission qui opposait des élèves à qui l'on posait des « questions éclair ». C'est à peu près le temps dont je dispose pour poser la mienne. Elle s'adresse à tous les témoins.

En ce qui concerne la loi sur le commerce numérique, pouvez-vous expliquer aux personnes qui nous regardent à la maison ou qui sont présentes ici aujourd'hui à quel point cette mesure est importante? Quand on pense que nous utilisons encore le papier pour chaque transaction dans le secteur du transport, en quoi le volet du commerce numérique aidera-t-il à gagner en efficacité?

Jonathan Blackham: En tout cas, dans notre secteur, les camionneurs ont beaucoup de documents — plus qu'on ne l'imagine — dans la cabine de leur camion pendant leurs déplacements. Pour dire les choses simplement et pour revenir à ce que vous disiez, si nous visons à réduire cette paperasse, c'est une bonne chose, selon nous.

Parallèlement, à mesure que nous numérisons largement les processus — ce qui est excellent —, il faudra aussi qu'il y ait un investissement correspondant dans l'infrastructure informatique aux frontières, où il arrive des problèmes qui sont connus. Le système tombe en panne, ce qui pose des problèmes à notre industrie.

Mike Kelloway: Nous pourrions peut-être commencer par les représentants du secteur ferroviaire.

Nathan Cato: Bien sûr. Je dirai que nous sommes très encouragés par l'attention que le gouvernement porte à cette question et par l'intérêt que le ministre MacKinnon accorde au commerce numérique. Nous savons que c'est une priorité pour lui.

Nous avons hâte de collaborer avec Transports Canada, l'Agence des services frontaliers du Canada, Sécurité publique Canada et d'autres organismes à mesure que les efforts du gouvernement dans ce domaine s'intensifieront. D'autres pays dans le monde ont plusieurs longueurs d'avance sur nous en matière de commerce numérique. C'est vraiment une question de compétitivité, et nous appuyons évidemment tout ce qui contribuera à faciliter une circulation efficace des marchandises et du fret aux frontières et dans nos ports. Comme je l'ai mentionné, nous avons hâte de travailler avec le gouvernement.

Mike Kelloway: Merci.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

Cette question sur l'émission *Génies en herbe* a révélé le fossé générationnel au sein du Comité, à en juger par les expressions faciales.

Des députés: Oh, oh!

Mike Kelloway: Je l'ai remarqué.

Le président: Monsieur Ste-Marie, vous avez la parole.

[*Français*]

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Monsieur Harvey, vous n'avez pas eu le temps de terminer votre réponse lors d'un échange précédent. Donc, j'aimerais vous entendre à cet égard. Aussi, j'aimerais vous entendre parler de l'idée de la création du conseil national des corridors commerciaux et avoir plus de détails sur votre position.

● (1155)

Eric Harvey: Merci.

En fait, je voulais répondre à la question de M. Leslie, qui demandait qui avait payé les études auxquelles je faisais référence. La première étude est celle de David Emerson, publiée en 2016. La seconde est le rapport de 2001. Dans les deux cas, on recommandait que l'interconnexion, qui est une anomalie, soit enlevée.

Concernant le conseil national des corridors commerciaux, tout ce que nous disons c'est que, d'un point de vue de gestion des corridors commerciaux au quotidien, il ne nous apparaît pas requis que le gouvernement intervienne là-dedans. Ça devrait plutôt être laissé aux parties du secteur privé.

Si je peux me permettre, je voudrais aussi mentionner à tous les membres du Comité qu'hier, nous avons distribué une lettre signée par 18 associations d'usagers des chaînes d'approvisionnement — j'insiste sur le 18 — qui proposent et demandent au gouvernement d'amender la loi pour donner au gouvernement le pouvoir de prévenir une grève, pas seulement d'intervenir lorsqu'elle a lieu, sous réserve de critères stricts pour que ça soit utilisé.

Gabriel Ste-Marie: Vous parlez de critères stricts. Ici, cependant, le pouvoir du gouvernement, c'est selon l'intérêt national, un concept qui n'est pas défini. Donc, ça revient à la discrétion de la ministre.

Si je fais un parallèle avec ce qui se passe au Québec, il y a déjà un organisme qui détermine quels sont les services essentiels, notamment. Il n'y a pas ça, au fédéral. On dit de laisser ça à la partie patronale et aux employés. Or, ce n'est jamais fait.

Quand on parle de critères stricts, est-ce que ça devrait être défini dans le projet de loi?

Eric Harvey: Nous serions disposés, sous réserve, à les considérer, à condition que ça soit peut-être articulé pour vérifier et s'assurer qu'il n'y a pas d'abus. Pour nous, la question n'est pas tellement de déterminer ce qui est essentiel ou non, mais de mesurer les conséquences de la grève sur l'intérêt national et, par la suite, d'autoriser l'intervention, sans égard à une classification prédéterminée, qui, parfois, pourrait mener à l'arbitraire.

Gabriel Ste-Marie: Donc, il faudrait définir ce qu'est l'intérêt national.

Eric Harvey: Sous réserve de voir ce que c'est, nous n'aurions pas d'objection à ça.

Gabriel Ste-Marie: Merci.

[*Traduction*]

Le président: Merci.

Nous remercions tous nos témoins d'avoir pris le temps de venir ici nous faire profiter de leurs réflexions sur ce projet de loi.

C'est tout le temps dont nous disposons pour ce groupe de témoins. Nous allons suspendre la séance et nous préparer pour le prochain groupe. S'il vous plaît, ne vous éloignez pas trop, mesdames et messieurs.

● (1155)

_____(Pause)_____

● (1205)

Le président: Bienvenue à la cinquième réunion du Comité législatif de la Chambre des communes chargé du projet de loi C-39.

Y a-t-il parmi vous des personnes qui n'ont jamais comparu devant un comité législatif parlementaire?

Une voix: C'est ma première fois.

Le président: Très bien, voici ce que vous devez savoir. Vous disposez d'une oreillette que vous pouvez utiliser pour la traduction. On vous posera très probablement des questions dans les deux langues officielles. Vous devez donc comprendre comment cela fonctionne. Prenez un moment pour vous familiariser avec le système. Chacun disposera de cinq minutes pour ses observations préliminaires, puis nous passerons aux séries de questions. Toutes les questions doivent m'être adressées.

Cela étant dit, j'aimerais présenter aux membres notre nouveau groupe de témoins pour cette dernière heure aujourd'hui.

Nous accueillons Mme Debbie Murray, présidente-directrice générale de la Coalition maritime canadienne; MM. Saul Polo et Étienne Duchesne, respectivement président-directeur général et vice-président du conseil d'administration des Armateurs du Saint-Laurent; et M. Peter Xotta, président-directeur général de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Je cède la parole à Mme Murray pour les premières observations préliminaires.

Vous avez la parole.

Debbie Murray (présidente-directrice générale, Coalition maritime canadienne): Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de me donner l'occasion de prendre la parole devant vous au nom de la Coalition maritime canadienne, la CMC, comme je l'appellerai. Je m'appelle Debbie Murray et je suis la présidente-directrice générale de la Coalition maritime canadienne.

La CMC représente plus de 100 exploitants dans 14 ports canadiens et sur les voies navigables du Canada, notamment des exploitants de terminaux, des débardeurs et des transporteurs qui acheminent la majeure partie du fret transporté par voie d'eau au Canada. Nos membres investissent dans la technologie, l'infrastructure, le personnel et les opérations, afin d'assurer le bon fonctionnement des ports et l'acheminement du fret.

La prospérité future du Canada dépend de corridors commerciaux fiables et d'investissements opportuns dans l'infrastructure des chaînes d'approvisionnement. Les conflits de travail répétés et les longs délais d'approbation ont entamé la confiance envers le Canada en tant que lieu d'investissement et partenaire commercial fiable.

Une perturbation portuaire ne prend pas fin lorsque les opérations reprennent. Il faut parfois des jours ou des semaines pour rattraper le travail en retard, ce qui a des conséquences pour les navires, le transport ferroviaire et routier, les entrepôts, ainsi que les exportateurs et les importateurs dans tout le pays. Les expéditeurs, les partenaires commerciaux et les Canadiens font les frais de conflits de travail à répétition dans les chaînes d'approvisionnement essentielles des ports et des transports. Le projet de loi C-39 s'attaque à ces obstacles par des réformes visant la main-d'œuvre, l'infrastructure, la gouvernance et la numérisation.

La CMC appuie la négociation collective, le droit de grève et le Code du travail du Canada, et elle estime que les meilleures ententes se concluent à la table de négociation. Par ailleurs, le cadre doit prévoir des outils proportionnés lorsqu'un conflit menace l'intérêt national et qu'il n'existe aucune solution de rechange pratique pour acheminer les marchandises.

La CMC salue les dispositions relatives à l'accréditation géographique qui sont proposées, ainsi que l'ajout d'un médiateur spécial et la clarification de l'article 107.

L'accréditation géographique permettrait au ministre, à deux employeurs ou plus, ou au Conseil canadien des relations industrielles de demander que deux unités de négociation ou plus soient regroupées dans une seule accréditation. Cela va dans le sens des recommandations du rapport de la Commission d'enquête Ready.

Contrairement à celle d'autres grands ports canadiens, la structure de négociation de l'industrie de la côte Ouest est volontaire. En cas de rupture de la négociation, on pourrait passer de deux ententes couvrant toute la côte à pas moins de 39 négociations distinctes, ce qui entraînerait des discussions interminables et une instabilité chronique. L'accréditation géographique permettrait d'harmoniser les cycles de négociation et d'offrir une plus grande prévisibilité aux employeurs, aux travailleurs, aux expéditeurs et aux partenaires commerciaux.

La disposition relative au médiateur spécial donnerait au ministre un mécanisme supplémentaire pour aider les parties à parvenir à une entente lorsqu'un conflit de travail a des répercussions nationales importantes. Elle favorise des négociations constructives et un résultat négocié.

En ce qui concerne l'article 107, la CMC appuie la clarification proposée dans le projet de loi, mais elle recommande un amendement supplémentaire. Nous ne proposons pas de passer outre à la négociation collective. Nous recommandons le recours, avant tout arrêt de travail, à une intervention qui serait strictement définie qui concernerait les cas suivants: les négociations ont échoué; le rapport du médiateur spécial indique qu'un arrêt de travail est imminent; les parties sont dans une impasse; et un arrêt de travail causerait un préjudice économique important à l'intérêt national. Toute intervention doit être nécessaire et proportionnée, compte tenu du préjudice prévu et des solutions de rechange possibles. Attendre que les activités soient à l'arrêt entraîne des coûts qui pourraient être évités, car la capacité portuaire n'est pas facilement remplaçable, et il faut du temps pour rattraper le travail en retard.

La CMC recommande également de modifier les dispositions relatives aux congés de maladie payés. À la CMC, les activités et les absences des membres peuvent avoir des conséquences pour toute une équipe de travail, et pas seulement pour un employé. Les travailleurs déclarent leur disponibilité par quart et peuvent être affectés à plusieurs lieux de travail de l'employeur. Les affectations non pourvues peuvent retarder le transport des marchandises et entraîner des coûts supplémentaires dans toute la chaîne d'approvisionnement.

Dans les ports de la côte Ouest du Canada, plus de 3 200 demandes de congé de maladie payé ont été présentées en décembre 2025, contre 763 en janvier 2025. Il semblerait qu'en décembre 2025, il n'a pas été répondu à 50 demandes d'équipes de quatre à cinq débardeurs. La CMC recommande de ramener la durée des congés de maladie payés de 10 à 5 jours et d'autoriser l'employeur à demander un certificat médical dans les 15 jours suivant le retour au travail d'un employé après un congé de plus de trois jours. Cela continuerait de favoriser la santé et la sécurité des employés, tout en tenant mieux compte des options fondées sur les affectations.

La CMC appuie également les améliorations proposées dans le projet de loi en ce qui concerne l'approbation des projets, le commerce numérique et la gouvernance portuaire. Le bureau des projets de transport devrait fonctionner comme un coordonnateur à guichet unique, avec un seul calendrier de projet, des normes de service explicites et le pouvoir de signaler les retards aux instances supérieures. Les dispositions relatives au commerce numérique devraient favoriser la sécurité des documents électroniques et le partage de l'information, tout en protégeant les renseignements personnels, la cybersécurité et le secret commercial.

La CMC demande au Comité d'appuyer le projet de loi C-39, de conserver les dispositions proposées concernant l'accréditation géographique et le médiateur spécial, d'adopter en vertu de l'article 107 une option strictement définie en ce qui concerne une intervention avant que ne survienne un arrêt de travail, et d'adopter les recommandations de la CMC relatives aux congés de maladie payés. Ces mesures amélioreraient la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement tout en préservant la négociation collective et en aidant le Canada à être un partenaire commercial fiable.

Merci.

● (1210)

Le président: Merci.

C'est à vous, monsieur Polo.

[*Français*]

Saul Polo (président-directeur général, Armateurs du Saint-Laurent): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les membres du Comité, je vous remercie de nous recevoir.

Je suis Saul Polo, président-directeur général des Armateurs du Saint-Laurent. Je suis accompagné de mon collègue Etienne Duchesne, vice-président du conseil d'administration des Armateurs du Saint-Laurent et gestionnaire du développement commercial chez Desgagnés, qui participe à la réunion à distance.

Les Armateurs du Saint-Laurent représentent 175 entreprises qui exploitent, entre autres, des navires sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs, et de l'Arctique jusqu'à l'océan Atlantique. Le transport maritime relie les ports, les producteurs et les marchés. Il est essentiel à la résilience des chaînes d'approvisionnement.

Nous reconnaissons l'importance du projet de loi C-39 et appuyons son objectif de renforcer l'économie canadienne en améliorant les corridors commerciaux et en accélérant la réalisation des infrastructures logistiques. Selon les armateurs, des examens prévisibles, une meilleure coordination fédérale et des décisions prises dans des délais clairs peuvent aider les projets portuaires à répondre aux besoins du commerce.

Pour que ces mesures produisent les résultats attendus, leur mise en œuvre doit tenir compte des réalités du secteur. Le bureau des projets de transport doit simplifier la coordination, offrir un point de contact utile aux promoteurs et établir des échéanciers transparents, sans ajouter une étape administrative. La planification des corridors doit s'appuyer sur l'expérience des exploitants de navires, des ports, des terminaux et des partenaires logistiques. Dans le réseau Saint-Laurent—Grands Lacs, cela signifie tenir compte des ports publics et privés et des réalités régionales. Une approche régionale peut réduire les dédoublements et améliorer la prévisibilité, tout en maintenant une consultation réelle des communautés concernées.

La résilience des chaînes d'approvisionnement dépend aussi de notre capacité à nous préparer aux perturbations. C'est pourquoi nous soutenons qu'un préavis de grève de 14 jours est préférable plutôt que celui de 72 heures qui est actuellement en place. Dans le transport maritime, trois jours ne suffisent pas pour réorganiser les horaires des navires, les opérations portuaires, les équipes et la manutention des cargaisons. Un avis de deux semaines donnerait aux armateurs, aux ports et aux partenaires de la chaîne logistique le temps de se coordonner et de limiter les effets d'une interruption. Il s'agit d'un délai de préparation opérationnelle, sans préjuger du règlement du différend.

Cette capacité de planification doit aller de pair avec le maintien d'une flotte canadienne solide. C'est pourquoi nous avons une réserve précise à l'égard de l'article 289 du projet de loi. Ce dernier créerait une exemption d'urgence à la Loi sur le cabotage, permettant à des navires étrangers d'effectuer certaines activités de cabotage sans passer par le régime habituel de licence. Nous demandons au Comité de supprimer cet article et de maintenir le régime actuel.

Ce régime prévoit déjà un mécanisme de recours lors de situations d'urgence, notamment le recours à un navire étranger lorsque aucun navire canadien convenable n'est disponible. L'Office des transports du Canada a aussi mis en place des délais accélérés pour certaines demandes concernant les pétroliers et les demandes traitées en voie rapide lorsque aucune solution canadienne n'est proposée. Avant d'écarter cette vérification de la capacité canadienne, il faut démontrer que le mécanisme actuel ne permet pas de répondre aux besoins.

Le cabotage soutient les armateurs qui investissent dans des navires et des équipages au Canada, ainsi que les emplois et les compétences maritimes qui en découlent. Maintenir la priorité propre à la capacité canadienne nous aide à transporter des biens essentiels et à répondre aux perturbations avec des moyens présents au pays.

En conclusion, nous appuyons les mesures du projet de loi C-39, qui peuvent accélérer la construction des infrastructures et améliorer la coordination des corridors. Nous soulignons qu'un préavis de 14 jours est nécessaire pour donner au secteur le temps de se préparer. Nous demandons aussi au Comité de supprimer l'article 289, car aucune exemption au régime de cabotage actuel n'est nécessaire. C'est ainsi que nous pourrons améliorer la fluidité du réseau, tout en préservant la capacité maritime canadienne.

Merci.

● (1215)

[*Traduction*]

Le président: Merci.

La dernière déclaration préliminaire revient à M. Xotta.

Peter Xotta (président-directeur général, Administration portuaire Vancouver-Fraser): Merci, monsieur le président, et merci aux membres du Comité. C'est avec plaisir que je me joins à vous aujourd'hui depuis les territoires traditionnels des nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh. Je vous remercie de votre engagement et de votre leadership au service des Canadiens en cette période cruciale pour le Canada.

Il ne fait aucun doute que l'engagement du premier ministre Carney à doubler les exportations vers les marchés non américains au cours des 10 prochaines années est le bon engagement au bon moment.

Qu'est-ce qui est également clair? Comme l'ont souligné mes collègues du groupe de témoins, les ports de tout le Canada sont au cœur de la concrétisation de cet objectif. En tant que plus grand port du Canada, traitant une grande variété de marchandises, le port de Vancouver jouera certainement un rôle dominant. Aujourd'hui, la valeur des marchandises transitant par cette porte d'entrée dépasse les milliards de dollars par jour. Nous faisons du commerce avec plus de 170 économies, et 80 % de ces exportations sont déjà destinées à des marchés hors des États-Unis. Pour mettre les choses en contexte, nous venons d'enregistrer trois années consécutives de volumes de fret records et, en 2026, nous sommes en voie d'atteindre une quatrième année consécutive de volumes records.

Avec des projets qui changeront la donne à l'horizon, comme le terminal 2 de Roberts Bank, et la stratégie fédérale sur la porte d'entrée du port de Vancouver désormais en cours de mise en œuvre, nous sommes convaincus — je suis convaincu — que nous sommes prêts à relever le défi que le premier ministre nous a lancé.

La Loi visant à bâtir un Canada fort vient s'ajouter à cette dynamique. Nous voulons aller de l'avant. Nous voulons favoriser la distribution de ce que les Canadiens fabriquent, extraient, récoltent ou cultivent. Nous pensons que ce projet de loi représente une avancée notable dans cette direction.

Nous applaudissons les mesures à fort impact, telles que l'adoption du principe « un projet, une décision » pour simplifier les procédures d'examen fédérales, l'intégration de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement comme objectif dans la Loi sur les transports au Canada, les modifications visant à renforcer la numérisation du commerce et les nouvelles mesures visant à favoriser la stabilité de la main-d'œuvre tout en protégeant les droits actuels en matière de négociation collective.

Voici nos recommandations. Afin que le projet de loi atteigne pleinement son objectif, nous formulons quatre suggestions.

Premièrement, veiller à ce que les dispositions relatives à l'établissement des droits soient applicables, préservent la souplesse et ne soient pas interprétées d'une manière qui entrave le mandat des ports en nuisant au financement de nouveaux projets d'infrastructure importants. Autrement dit, entre autres, préciser l'obligation pour une administration portuaire de fonctionner de manière financièrement autonome — en tenant compte des besoins actuels et futurs en matière de capital, d'infrastructures, de croissance et de capacité commerciale — et de ne pas limiter les revenus provenant de droits aux coûts directs du service associé aux droits correspondants.

Deuxièmement, en ce qui concerne le Comité consultatif autochtone, nous appuyons fermement le principe d'un dialogue et d'un engagement à long terme avec les Premières Nations. Dans notre territoire de compétence, nous sommes déjà allés bien au-delà des intentions du gouvernement fédéral exprimées dans le projet de loi C-39 en signant deux ententes historiques de relation avec les nations Musqueam et Tsawwassen et en concluant des ententes mutuellement avantageuses avec 27 Premières Nations concernant le projet du terminal 2 de Roberts Bank. Nous recommandons donc de permettre aux administrations portuaires qui disposent déjà de mécanismes et de processus solides pour un engagement important d'utiliser ceux-ci au lieu de créer de nouvelles structures redondantes. Cette souplesse serait officialisée par le processus des lettres patentes.

Troisièmement, en ce qui concerne la création future de corridors commerciaux nationaux et d'un conseil des corridors commerciaux nationaux, nous soulignons l'importance de définir les bons indicateurs de rendement et la nécessité de constituer un groupe de représentants équilibré, dont chacun apporte une perspective globale sur la chaîne d'approvisionnement, au lieu d'intérêts cloisonnés ou sectoriels.

Enfin, quatrièmement, en ce qui concerne le bureau des projets de transport, nous saluons la mise en place d'un outil complémentaire permettant de faire avancer plus rapidement l'ensemble des projets nécessaires. Toutefois, pour éviter le risque de double emploi, nous recommandons que, lors de la mise en œuvre, on précise les rôles et les interactions entre le bureau des projets de transport, le Conseil national des corridors commerciaux, le Bureau des grands projets et les responsabilités réglementaires, ainsi que les processus existants des administrations portuaires canadiennes, afin d'optimiser l'efficacité et les résultats pour le Canada.

En conclusion, nous saluons le gouvernement de son leadership. Avec quelques ajustements mineurs, nous croyons que ce projet de loi peut aider le Canada à atteindre ses objectifs. Ensemble, nous acheminerons davantage de ce que les Canadiens produisent.

Merci.

● (1220)

Le président: Merci beaucoup, monsieur.

Monsieur Albas, c'est à vous pour six minutes.

Dan Albas: Merci.

Je suis ravi de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser à vous tous aujourd'hui.

Madame Murray, commençons par vous.

De toute évidence, les ports constituent un élément essentiel… et nous voulons que les projets puissent se dérouler avec clarté et rapidité. Dans le projet de loi C-39, le gouvernement a proposé la création d'un bureau des projets de transport qui serait discrétionnaire et offrirait un guichet unique auquel les promoteurs pourraient s'adresser, mais qui n'a aucun pouvoir d'exécution. Il ressemble beaucoup au Bureau des grands projets en ce sens qu'il peut traiter la paperasserie et tout le reste, mais il ne peut pas réellement approuver un permis.

Pensez-vous qu'il faille remédier à cela, afin que les pouvoirs que la section 1 confère à d'autres sortes d'autorité responsable soient également conférés au bureau des projets de transport ou à tout autre bureau que l'on créera en fin de compte?

● (1225)

Debbie Murray: De notre point de vue, nous sommes favorables à un renforcement de l'obligation de rendre des comptes et des responsabilités par le truchement du bureau des projets de transport. Si cela devait être mis en œuvre au moyen du projet de loi, il serait impératif d'instituer un mécanisme permettant de s'assurer que le bureau peut coordonner et responsabiliser l'ensemble des différents ministères et de tous les intervenants dans le processus d'autorisation.

Dan Albas: Oui, comme je l'ai dit lors du dernier groupe de témoins, l'agrandissement du quai n° 4 de Deltaport… Essentiellement, il faut un permis de déversement en mer, une autorisation en vertu de la Loi sur les pêches et un permis en vertu de la Loi sur les espèces en péril; la responsabilité n'est donc pas uniquement du ressort de Transports Canada.

Souhaiteriez-vous également qu'on lui confère non seulement le pouvoir de mener à bien toutes ces démarches, mais aussi celui de faire intervenir et de coordonner les organismes ou ministères qui ne relèvent pas de ce domaine et de les dénoncer publiquement s'ils ne respectent pas l'échéancier de 12 mois tant vanté?

Debbie Murray: Je pense qu'il est important de disposer d'un certain pouvoir pour mener une évaluation systématique qui mobilise constamment les parties prenantes… et qui sait où les choses doivent se trouver et où elles doivent aboutir.

Dan Albas: Merci.

Monsieur Polo, concernant les modifications à la Loi sur le cabotage, vous avez dit tout à l'heure que vous aviez besoin d'échéanciers plus longs que de simples préavis de trois jours, etc.

Est-ce exact?

Saul Polo: Exactement.

Dan Albas: D'accord.

Si je comprends bien, le gouvernement va toutefois, pour l'instant, lancer un appel de cinq jours aux exploitants canadiens capables de prendre en charge toute situation d'urgence requise en vertu de la Loi sur le cabotage, et ce mécanisme fonctionne bien. Si personne ne se présente au bout de cinq jours, le gouvernement peut alors autoriser un étranger à venir s'en charger.

Pourquoi cette modification de la Loi sur le cabotage, prévue dans le projet de loi C-39, est-elle importante, alors que le mécanisme existe déjà et fonctionne plutôt bien, selon [*difficultés techniques*]?

Saul Polo: Je vais demander à mon collègue, M. Duchesne, d'ajouter son grain de sel à ma réponse dans un instant.

C'est la principale raison pour laquelle nos observations d'aujourd'hui ont pour objet de souligner, avant tout, que cette disposition particulière doit être supprimée. Dans la Loi sur le cabotage actuelle, il existe déjà une disposition pour les situations d'urgence qui est utilisée, qui fonctionne bien et qui respecte non seulement la flotte nationale, mais aussi la présence des travailleurs canadiens et notre façon de faire des affaires. Ce que nous disons, c'est que la disposition actuelle fonctionne déjà bien. Elle permet une réaction rapide pour mener des activités de consultation avec les exploitants existants et déterminer qui peut répondre aux besoins… dans toute situation d'urgence.

Si ce n'est pas le cas, nous pourrions...

Dan Albas: Ce que vous dites, donc, c'est que les dispositions actuelles fonctionnent bien et qu'il s'agit là d'une solution à un problème qui n'existe pas.

Saul Polo: Exactement.

Dan Albas: D'accord. Merci beaucoup.

Je vais maintenant donner la parole à l'administration portuaire de Vancouver.

Monsieur, merci pour votre exposé d'aujourd'hui.

Si je comprends bien, le port s'est montré relativement efficace en tant qu'agent agissant au nom de tout ministère gouvernemental pour mener ces activités de consultation, puis les coordonner.

Le projet de loi C-39 vient-il compléter cela, ou bien le remplace-t-il?

Peter Xotta: Il va sans dire que, compte tenu de la complexité de la côte Ouest, tant du point de vue des collectivités que de celui des Premières Nations, l'administration portuaire a élaboré des procédures très rigoureuses pour aider les promoteurs du port dans leurs démarches de consultation et, dans le cas de projets où nous sommes nous-mêmes promoteurs, pour garantir une participation active.

Cette approche s'est révélée fructueuse, et nous estimons qu'elle nous a placés dans une position très solide. Tous les ports n'ont pas besoin d'une telle fréquence ni d'une telle profondeur d'engagement; nous pensons donc qu'une certaine souplesse dans le projet de loi C-39 est appropriée.

Dan Albas: Encore une fois, cependant, on pourrait vous reprocher d'avoir mis 10 ans à mener à bien le projet du terminal 2 de Roberts Bank et à accomplir toutes ces étapes avant de pouvoir prendre une décision.

Pensez-vous que ce bilan soit à l'origine de cette situation, ou y a-t-il, à votre avis, d'autres raisons pour lesquelles le gouvernement tient à confier cette responsabilité à une autre autorité?

Peter Xotta: Le bilan en matière d'octroi de permis pour les grands projets au Canada ne nous place pas en bonne position. C'est pourquoi le projet de loi C-39 est bienvenu.

Les administrations portuaires ont la capacité d'autoriser des projets sur leur territoire, jusqu'à un certain niveau. Nous estimons que les systèmes en place sont solides et qu'ils devraient être soutenus et renforcés. Ce sont les grands projets d'importance nationale, comme le Robert Banks Terminal 2 et d'autres, qui nécessitent une aide et des adaptations, comme le propose le projet de loi C-39.

Tout n'est pas encore parfaitement défini. Nous en sommes conscients. Nous appuyons les objectifs du projet de loi C-39 et sommes prêts à y participer activement.

● (1230)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Bains, c'est à vous.

Parm Bains (Richmond-Est—Steveston, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins de s'être joints à nous aujourd'hui.

Je vais d'abord m'adresser à M. Xotta.

Vous dirigez le plus grand réseau portuaire du Canada.

Ma première question à votre intention est la suivante: comment le projet de loi C-39 apportera-t-il de la confiance aux chaînes d'approvisionnement, et comment cette confiance se traduira-t-elle par une croissance des entreprises et des investissements dans le port de Vancouver, tant de la part d'entreprises canadiennes que d'investisseurs étrangers?

Peter Xotta: Selon moi, le défi auquel nous faisons face en tant que pays est que les échéanciers d'octroi des permis et la stabilité de nos chaînes d'approvisionnement constituent des conditions préalables aux investissements actuels au Canada, tant de la part de ceux qui sont déjà présents ici que de quiconque envisage un investissement étranger direct dans notre pays. Ce sont là deux aspects sur lesquels nous devons nous atteler pour redorer l'image de marque du Canada, et nous croyons que le projet de loi C-39 y contribuera.

Quant au port, il s'agit d'une infrastructure essentielle pour le Canada. Nous devons nous assurer que, lorsqu'une entreprise souhaite investir dans une mine en Saskatchewan ou dans une usine en Alberta pour expédier ses produits, nous soutenions ces investissements en temps opportun, tant sur le plan réglementaire que sur celui des infrastructures au sein des chaînes d'approvisionnement canadiennes. Je pense que les mesures proposées dans le projet de loi C-39 nous mettent sur cette voie.

Parm Bains: Une de ces mesures est le fait que le projet de loi permettra à notre gouvernement de suivre des indicateurs de rendement clés pour l'ensemble des corridors commerciaux. En tant que port multimodal desservi par trois chemins de fer de classe I, pouvez-vous nous dire comment le cadre relatif aux corridors commerciaux que prévoit ce projet de loi contribuera à rationaliser les opérations portuaires, et quel type d'indicateurs de rendement aiderait à y parvenir?

Peter Xotta: Nous pensons, comme cela a été dit à propos de la numérisation, que cela crée une plus grande visibilité. Cela permet également de concentrer les discussions sur les problèmes réels plutôt que sur ceux qui ne sont que perçus comme tels. Cette visibilité nous permet d'améliorer la chaîne d'approvisionnement. Elle renforce, comme je l'ai dit précédemment, la confiance des expéditeurs au Canada — et de ceux qui pourraient choisir de faire des affaires avec le Canada — quant au fait que la chaîne d'approvisionnement ne constitue en aucun cas un obstacle aux investissements et à la croissance des entreprises.

Parm Bains: Merci.

Pour ma prochaine question, je m'adresse à vous, madame Murray.

J'ai rencontré les pilotes côtiers de la Colombie-Britannique la semaine dernière. Ils ont décrit leur système d'arbitrage à offre finale comme un modèle efficace qui leur a permis d'éviter les mesures de force. Cela apporte de la stabilité et permet de limiter les coûts. Bien que leur système ne soit qu'un parmi d'autres, en quoi des systèmes de négociation collective plus clairs et plus structurés, tels que ceux prévus dans le projet de loi C-39, favorisent-ils un meilleur milieu de travail et des opérations efficaces et prévisibles?

Debbie Murray: Nous ne représentons pas les pilotes maritimes de la Colombie-Britannique, je précise, mais je comprends que vous utilisiez cela à titre d'exemple.

Je pense que nous avons, dans le projet de loi C-39, proposé des améliorations et des précisions au Code du travail qui contribueront à renforcer le processus de négociation collective. Plus précisément, l'accréditation régionale créera davantage de stabilité et de prévisibilité en ce qui concerne les cycles de négociation et de convention collective.

Dans le cas d'un arrêt de travail qu'un médiateur spécial aurait jugé imminent et qui aurait des répercussions à l'échelle nationale, nous estimons que les dispositions proposées dans le projet de loi contribueront à renforcer et à assurer la prévisibilité et la stabilité dont nous avons besoin pour que notre pays soit concurrentiel.

Parm Bains: Merci de ces précisions.

Je vais me tourner à nouveau vers M. Xotta.

Pourriez-vous nous expliquer un peu plus en détail comment ce projet de loi rendra les administrations portuaires canadiennes plus concurrentielles?

Quel type d'infrastructure permettra-t-il de mettre en place pour répondre au programme de diversification commerciale de notre gouvernement?

● (1235)

Peter Xotta: Il est clair que le projet du terminal 2 de Roberts Bank est, selon nous, prêt à aller de l'avant. Nous travaillons également en étroite collaboration avec le Bureau des grands projets sur d'autres projets d'importance nationale. Un élément clé de cette démarche consiste à s'assurer que le port dispose à l'avenir de la capacité nécessaire pour soutenir la croissance du transport de marchandises en vrac, ce qui est vraiment essentiel pour atteindre les objectifs du premier ministre.

La stratégie du port de Vancouver en tant que porte d'entrée repose sur la nécessité d'améliorer principalement les infrastructures ferroviaires, mais aussi routières, afin de soutenir la croissance prévue.

La plus grande visibilité des indicateurs liés à la croissance nous obligera aussi tous, franchement, à nous responsabiliser quant à la mise en œuvre des améliorations.

Permettez-moi de revenir sur la question de la stabilité de la main-d'œuvre. Lorsque nous réalisons des investissements ciblés dans les infrastructures, il est crucial de ne pas ignorer les préoccupations concernant la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement canadienne que j'entends quand je m'entretiens avec les expéditeurs, sous peine de rendre les choses extrêmement difficiles. À strictement parler, il ne s'agit pas uniquement de la fiabilité de la main-d'œuvre. Il s'agit également de la robustesse de notre chaîne d'approvisionnement dans son ensemble.

Cependant, nous croyons que les mesures prévues ici nous aideront.

Parm Bains: Je vais rester avec vous pour une dernière question.

Le port de Vancouver touche 16 collectivités différentes, dont ma ville natale, Richmond, en Colombie-Britannique. Pourriez-vous nous parler des efforts de mobilisation, de consultation et de collaboration que vous avez déployés auprès des collectivités autochtones, ainsi que de l'évaluation des impacts environnementaux que vous avez menée, en vue de la croissance de ce port?

Peter Xotta: Il faut comprendre que les administrations portuaires ont l'obligation, en vertu de la Loi maritime du Canada, de dialoguer avec les collectivités, y compris les Premières Nations, au sujet des répercussions de leurs activités. Le port de Vancouver, comme de nombreux ports, est situé dans une grande région métropolitaine où les intérêts fonciers sont concurrents. Avec les collectivités et les Premières Nations, notre approche a pris la forme d'un dialogue continu afin d'établir des relations de confiance de sorte que, lorsque des occasions de développer le commerce canadien se présentent, celles-ci soient solides ou du moins bien établies. Nous ne voulons pas que la conversation soit perçue comme purement transactionnelle.

Le président: Merci, monsieur Xotta.

Peter Xotta: Ces relations sont vraiment utiles.

Merci.

Le président: Monsieur Ste-Marie.

[*Français*]

Gabriel Ste-Marie: Merci, monsieur le président.

Je présente mes salutations à tous les témoins et je les remercie de leur présence.

J'offre mes salutations particulières à M. Polo, un collègue ayant siégé pendant de nombreuses années à l'Assemblée nationale.

D'ailleurs, monsieur Polo, mes questions seront pour vous et M. Duchesne, qui êtes représentants des Armateurs du Saint-Laurent. Elles vont porter sur l'article 289 du projet de loi. Dans un échange avec un collègue précédemment, vous avez dit qu'avant le projet de loi C-39, il y avait déjà une exemption. Quand un navire canadien n'est pas disponible, il est possible d'utiliser les services d'armateurs étrangers.

Qu'est-ce que vient changer l'article 289 dans le projet de loi C-39?

Saul Polo: Je vous remercie de la question.

À l'heure actuelle, le processus oblige la consultation des armateurs canadiens. Donc, on doit considérer la flotte domestique canadienne avant de déterminer si on accorde une exemption à des armateurs étrangers. Ce qui nous inquiète avec l'article 289, c'est qu'on vient contourner cette disposition pour se donner le droit de permettre à des armateurs étrangers de répondre à des situations d'urgence.

Peut-être que mon collègue M. Duchesne peut compléter la réponse et illustrer la situation actuelle.

Etienne Duchesne (vice-président du conseil d'administration, Armateurs du Saint-Laurent): Notre préoccupation, c'est que l'article 289 vient affaiblir le principe fondamental du régime actuel en permettant à des navires étrangers de se livrer au cabotage dans des situations qui sont exclues du régime actuel. Donc, ça va venir affaiblir le régime que nous connaissons tous.

● (1240)

Gabriel Ste-Marie: Quelles seraient, à long terme, les répercussions du maintien de cet article sur les investissements des armateurs québécois, sur l'expertise maritime développée au Québec et sur la capacité du Saint-Laurent à compter sur une flotte canadienne lors de situations d'urgence?

Etienne Duchesne: À notre avis, l'impact principal ne serait pas immédiat. Il se manifesterait progressivement au fil des décisions d'investissement des armateurs québécois. Comme je l'ai dit, l'article 289 affaiblit le principe fondamental du régime actuel. Même si cette exemption était utilisée rarement, elle créerait un précédent selon lequel la vérification de la disponibilité de navires canadiens peut être contournée.

Pour le Québec et le reste du Canada, c'est particulièrement important, parce qu'une part considérable de la flotte canadienne exerce ses activités sur le Saint-Laurent. Les investissements qui sont réalisés dans les navires, les équipages, la formation des marins, les services techniques, les chantiers et l'ensemble de l'écosystème maritime québécois se basent sur l'existence d'une demande stable pour la capacité canadienne. C'est pourquoi nous demandons de maintenir le régime actuel et de retirer l'article 289 du projet de loi.

Saul Polo: C'est ce qui est complètement contradictoire dans l'article 289. Ce projet de loi se présente comme voulant favoriser une unité de l'économie canadienne, alors qu'on remet en question un élément qui renforce la flotte nationale canadienne et, bien sûr, les équipages, les travailleurs, et tout. Concernant ce point et notre revendication, tant les syndicats que la section patronale sont tout à fait contre cette section du projet de loi.

Gabriel Ste-Marie: Je vous remercie.

Je trouve vraiment bizarre qu'il y ait cette disposition dans le projet de loi parce que, comme vous venez de le dire, on veut soutenir l'économie canadienne. Là, par contre, on vient la contourner. Il y a déjà la disposition dans la loi ordinaire qui permet d'avoir recours à des armateurs étrangers quand on a vérifié qu'il n'y a pas de navire canadien disponible ici. J'ai l'impression que le gouvernement répond à des demandes de grands groupes étrangers comme Maersk, au détriment des entreprises d'ici. En tout cas, dans les faits, ça semble leur profiter.

Je vous demanderais un commentaire à ce sujet, mais j'ai aussi une question à poser. Quand un navire qui arbore un pavillon de complaisance ou qui est enregistré dans un paradis fiscal fait du cabotage, par exemple dans le fleuve Saint-Laurent, il va être exempté de respecter la loi, comme le prévoit le projet de loi C-39. Donc, quelles lois vont s'appliquer au navire, selon vous? Est-ce que c'est le Code canadien du travail, ou le code du travail du pays du pavillon de complaisance, comme le Liberia, par exemple? Est-ce que vous avez une réponse à cette question?

Saul Polo: Monsieur Duchesne, voulez-vous répondre?

Etienne Duchesne: Oui. En fait, les lois qui s'appliquent à bord d'un navire étranger sont les lois du pavillon. Il faut bien comprendre que nous ne sommes pas contre les armateurs étrangers ou le recours aux armateurs étrangers. Ce recours est nécessaire lorsque la flotte canadienne a été consultée et qu'il n'y a pas de capacité.

Pour répondre à votre question, ça ne veut pas dire qu'un armateur sous un pavillon étranger est nécessairement mauvais. Ce n'est pas le cas. Nous ne sommes pas contre ça. Ce dont nous voulons nous assurer, c'est que la recherche au sein de la flotte canadienne demeure. Nous voulons aussi insister sur le fait que, comme mon collègue Saul Polo le disait, c'est contraire à l'objectif de la loi C-39 de bâtir une économie forte. Lorsqu'il y aura des situations d'urgence, c'est à ce moment-là que les armateurs canadiens seront nécessaires le plus possible.

Saul Polo: Monsieur Ste-Marie, j'aimerais ajouter quelque chose. Il est clair que la disposition actuelle de la Loi sur le cabotage et de la flotte nationale favorise, bien sûr, les revenus fiscaux canadiens d'ici, par le truchement des emplois créés ici, et des armateurs canadiens qui font leur déclaration ici, au Canada. Donc, il est clair que le fonctionnement actuel, même dans des situations de crise, permet de répondre à ces situations, et favorise également les revenus fiscaux canadiens.

Gabriel Ste-Marie: Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président.

[*Traduction*]

Le président: Merci.

C'est au tour de monsieur Gourde.

[*Français*]

Jacques Gourde: Merci, monsieur le président.

Monsieur Ste-Marie, je vous remercie d'avoir posé des questions sur le cabotage.

Monsieur Polo, c'est quand même très compliqué, parce que je ne comprends pas la direction du gouvernement, qui veut garder l'article 289. Avez-vous des exemples qui expliqueraient pourquoi le gouvernement voudrait absolument avoir ça, ou est-on dans le néant total?

● (1245)

Saul Polo: Je vais inviter mon collègue M. Duchesne à compléter ma réponse.

Je vous dirais que, même dans des situations d'urgence ou dans des situations où on voit circuler — c'est public — une information selon laquelle un armateur ou un navire canadien ne peut pas répondre à une certaine demande, le mode de fonctionnement actuel permet de faire la tournée des armateurs nationaux pour les consulter. S'il n'y a pas lieu de répondre à une certaine demande, même dans une situation de crise, le mécanisme actuel permet déjà ça.

Donc, dans notre cas, nous ne faisons pas une analyse de ce qui n'est pas écrit et nous n'avons pas d'opinion sur ça. Cela dit, nous cherchons à préserver la flotte nationale canadienne, les équipages et les emplois au Canada. Selon nous, cette disposition vient contrecarrer un peu tout ce qui a été bâti au fil des décennies, ici au Canada.

Etienne Duchesne: Pour renchérir, je dirais qu'il n'y a aucune démonstration de la nécessité de cette disposition. À notre connaissance, il n'y a pas eu de situation où le régime a failli à répondre à une situation d'urgence canadienne.

Jacques Gourde: Si je comprends bien, si on extrapole, l'article 289 pourrait favoriser des armateurs américains ou d'autres pavillons. Si oui, avez-vous une idée en tête d'un consortium, de compagnies précises qui aimeraient peut-être s'approprier une partie de l'achalandage du cabotage au Canada?

Saul Polo: Il est clair que cette disposition-là « extrapole », pour utiliser votre terme. Elle vient certainement fragiliser le mode de fonctionnement. À partir du moment où on ouvre une brèche — et c'est ce qui nous inquiète depuis le début, comme mon collègue M. Duchesne l'a mentionné —, ça vient fragiliser ce mode de fonctionnement, où est déjà appliqué un équilibre, pour lequel nous acceptons que, si jamais aucun navire canadien n'est disponible, nous ayons déjà un mécanisme en place.

Nous sommes totalement contre cette disposition. Nous souhaitons au contraire renforcer la flotte canadienne. Nous souhaitons la valoriser. C'est la raison d'être de notre association depuis 90 ans, c'est-à-dire justement de valoriser la flotte canadienne, de la défendre, de la promouvoir et de démontrer qu'elle est capable de répondre à tous les besoins, même dans des situations d'urgence.

Jacques Gourde: Je vais être plus direct: veuillez nommer les plus grands compétiteurs des armateurs canadiens, les trois principales compagnies. Si vous n'êtes pas capables de les nommer ici, vous nous enverrez ça par écrit. Peut-être que ça va vous faciliter la tâche.

Les compagnies étrangères veulent-elles avoir le marché canadien?

Saul Polo: Comme mon collègue l'a mentionné, nous ne sommes pas contre ça. Ce n'est pas une compétition, ce n'est pas un groupe A contre un groupe B. Nous cherchons principalement à défendre notre position, ici, et notre capacité de servir et de contribuer à l'économie canadienne. Il est difficile pour moi de commencer à m'y opposer. Au contraire, ces compagnies étrangères jouent un certain rôle. Nous travaillons tous en collaboration.

Cela dit, quand il s'agit de relier deux ports canadiens, deux points de service au Canada, il est évident que notre intérêt, c'est de défendre la flotte canadienne.

Jacques Gourde: Est-ce que les armateurs canadiens ont accès aux ports américains de temps à autre?

Saul Polo: Les armateurs canadiens ont une présence importante dans des ports américains. À partir du moment où nous transportons des marchandises canadiennes vers des ports américains, plusieurs de nos armateurs, incluant l'armateur pour lequel travaille mon collègue M. Duchesne, offrent des services de transport de cargaison vers des ports américains, et vice-versa également.

Faire le lien entre deux ports canadiens, c'est ce que vient défendre la Loi sur le cabotage, et c'est ce que nous défendons ici aujourd'hui.

Etienne Duchesne: J'aimerais rajouter rapidement un commentaire.

Il est difficile pour nous de faire des hypothèses à l'égard de ce qui est derrière tout ça. Nous ne comprenons pas l'utilité de cette disposition. Nous ne comprenons pas d'où elle vient, parce que l'Office des transports du Canada contrôle le régime sur le cabotage, justement. C'est pour ça que nous demandons que la disposition soit retirée. Quel en est le but? Est-ce que ce but est néfaste? C'est hypothétique, nous ne le savons pas. Pour notre part, nous voyons que nous avons un programme qui fonctionne. Nous avons un régime…

Jacques Gourde: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Duchesne. J'ai une dernière question.

Est-il possible que le gouvernement américain ait fait des pressions pour avoir une part du marché, compte tenu de toutes les négociations qui ont lieu présentement avec les Américains, et que l'article 289 du projet de loi s'y trouve pour faciliter l'accès de certains armateurs américains?

Saul Polo: Nous ne travaillons pas à partir d'hypothèses.

Cela dit, si vous parlez du contexte commercial actuel, ça fait déjà plusieurs mois que nous défendons la flotte canadienne et notre capacité de servir non seulement les entreprises canadiennes, mais aussi les marchés américains. En ce qui nous concerne, nous allons continuer à nous porter à la défense de la Loi sur le cabotage du Canada.

● (1250)

Jacques Gourde: Merci.

[*Traduction*]

Le président: Merci.

C'est au tour de monsieur Kelloway.

Mike Kelloway: Merci, monsieur le président.

Mes questions s'adressent à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Nous avons entendu au sein de ce comité, et nous l'avons d'ailleurs entendu aujourd'hui, que lorsqu'il s'agit de grands projets et d'infrastructures majeures, la participation des Autochtones est indispensable pour assurer le succès de ces projets à long terme. Vous en avez parlé dans une certaine mesure, mais je pense qu'il est important d'approfondir ce sujet.

Pourriez-vous nous parler de la participation des collectivités autochtones aux activités de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser?

J'ai encore deux ou trois questions, si vous le permettez.

À quoi ressemble l'engagement de votre organisation auprès des communautés autochtones? Et comment les mesures prévues dans le projet de loi garantiraient-elles la représentation autochtone? Comment cela fonctionnerait-il concrètement pour des organisations comme la vôtre?

Peter Xotta: Merci pour cette question. Je vais essayer d'être bref et de ne pas me répéter.

L'administration portuaire fonctionne depuis de nombreuses années. Il y a sur la côte de nombreuses nations que nous consultons dans le cadre de notre procédure de consultation sur un projet donné. Cependant, nous avons établi des ententes de relation, essentiellement des ententes de protocole, avec certaines des nations les plus importantes et les plus fréquemment consultées qui se trouvent à proximité de nos principaux terminaux. Ces ententes donnent lieu à une collaboration continue de divers types, certainement en ce qui concerne les projets, mais aussi l'emploi, l'approvisionnement et d'autres sortes d'avantage.

Nous avons conclu 27 ententes d'avantages mutuels avec des nations associées au projet du terminal 2 de Roberts Bank. Ces ententes définissent les modalités d'accueil et d'autres aspects liés à l'obtention de ce que nous considérons essentiellement comme un soutien au projet du terminal 2 de Roberts Bank. Autrement dit, si le port… Nous avons toujours l'intention de respecter les obligations prévues dans nos permis et autres ententes avec les nations, et c'est sur cette base que nous avons obtenu ces ententes d'avantages mutuels. Ce processus est permanent, car il y a toujours de nouveaux projets et de nouveaux motifs d'engagement auprès de ces communautés.

Mes observations concernant le projet de loi C-39 ne visent pas à supplanter ce processus à Vancouver, car il est complexe et nous obtenons de bons résultats. Nous espérons que les dispositions du projet de loi C-39 appuieront les travaux en cours dans notre port, et peut-être dans d'autres, sans créer de structures redondantes.

Merci.

Mike Kelloway: Merci pour ces précisions. Je vais rester avec vous.

Le projet de loi accordera aux ports la souplesse nécessaire pour s'engager dans un éventail d'activités plus large, notamment en concluant des partenariats à responsabilité conjointe et en créant des entités autres que des filiales en propriété exclusive. Je me demande si vous pourriez nous parler de la souplesse offerte par ce qui est proposé dans ce projet de loi. C'est un élément important du projet de loi, car il aide le port de Vancouver à mieux s'acquitter de ses mandats, non seulement pour les Britanno-Colombiens, mais pour tous les Canadiens, étant donné qu'il s'agit de notre plus grand port et compte tenu de son importance pour le Canada dans son ensemble.

Peter Xotta: L'objectif de la loi est d'accorder aux administrations portuaires la souplesse nécessaire pour mener des activités qui soutiennent les expéditeurs et notre programme commercial, et pas seulement le port lui-même. En écoutant mes collègues de la région du Saint-Laurent, je me rends compte, tout d'abord, que chaque port est unique. Même au Canada, la dynamique sur le Saint-Laurent ou sur la côte Est diffère radicalement de la nôtre sur la côte Ouest.

Nous avons mis sur pied des coentreprises au titre des dispositions existantes de la Loi maritime du Canada. Nous participons activement aussi à la mise en place d'infrastructures physiques dans les municipalités grâce aux divers programmes de soutien financier qui existent.

Mon intention serait de découvrir, grâce au projet de loi C-39, comment nous pouvons continuer à faire preuve d'initiative pour faire avancer le programme commercial sur la côte Ouest, ce qui est très différent, je crois, de ce qui est envisagé sur le Saint-Laurent ou dans les ports de la côte est en ce qui concerne ces dispositions.

Tout ce que je dirai, c'est que nous souhaitons arriver à une plus grande souplesse grâce à ces dispositions.

● (1255)

Mike Kelloway: Bien, j'ai le temps de poser une autre question.

Un autre élément important de ce projet de loi est notre capacité à suivre les indicateurs de rendement clés pour l'ensemble des corridors commerciaux. Êtes-vous de cet avis? Quel type d'indicateur de rendement vous aiderait à mettre en œuvre des mesures qui seraient, évidemment, bénéfiques pour votre port?

Peter Xotta: En ce qui concerne le principe des indicateurs de rendement, franchement, si nous ne disposons pas de données pour éclairer les discussions des conseils des corridors commerciaux, nous nous retrouverons avec une multitude d'anecdotes, ce qui ne nous fera pas vraiment avancer. Il est vraiment important de mener ces deux aspects de front.

Du point de vue de nos efforts de numérisation, nous nous sommes concentrés sur le port de Vancouver, mais il est essentiel d'adopter une perspective nationale, étant donné qu'il s'agit d'un programme national. Nous sommes des partisans clés et pouvons contribuer à ce processus. Nous y sommes très favorables.

Le président: Merci, monsieur Kelloway.

Il nous reste environ cinq minutes; je vais donc donner la parole à M. Lawrence pour environ deux minutes, puis à M. Louis pour deux minutes.

Philip Lawrence (Northumberland—Clarke, PCC): D'accord. J'ai une question à vous poser, monsieur Xotta, puis je céderai la parole à mon collègue, monsieur Albas.

Dans votre témoignage précédent, vous avez parlé du Bureau des projets nationaux. Dans l'ensemble, tout comme de nombreux experts, j'ai été déçu de constater qu'un seul projet a été approuvé.

Avez-vous mené des activités de consultation? Sur quels projets ont-elles porté, et quel impact ont-elles eu?

Merci.

Peter Xotta: J'ai mentionné précédemment l'annonce de la stratégie relative à la porte d'entrée du port de Vancouver. Celle-ci se concrétise dans le cadre d'une collaboration avec le Bureau des grands projets. Nous collaborons également avec ce bureau dans le cadre de l'examen en cours concernant l'inscription du projet RBT2 par le Canada, ainsi que du projet Pacific Link qui a été annoncé récemment. Nous ne sommes évidemment pas le promoteur, mais nous collaborerons avec le Bureau des grands projets et le promoteur en ce qui concerne les répercussions au niveau du front de mer.

Franchement, le fait que nous puissions dynamiser les discussions entre les ministères fédéraux chargés de délivrer les permis pour les grands projets est, selon moi, ce qui fait la valeur ajoutée du Bureau des grands projets. Je ne m'exprimerai pas sur le nombre de projets inscrits sur la liste.

Dan Albas: Merci, monsieur.

J'aimerais poser rapidement une question à Mme Murray.

Madame Murray, dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé du conseil national des transports qui est en voie d'être mis sur pied. De toute évidence, la Loi sur les transports au Canada confère au ministre des pouvoirs qui lui permettent d'obtenir de l'information et de la partager ensuite avec un membre du conseil national des corridors commerciaux. Il s'agit là d'une grande quantité d'information exclusive. Il pourrait y avoir des conflits d'intérêts que le projet de loi C-39 n'envisage pas.

Pourriez-vous fournir au Comité une analyse détaillée de ce qui, selon vous, devrait être fait si des amendements étaient apportés pour répondre à vos préoccupations?

Je suis désolé que nous n'ayons pas plus de temps.

Le président: Nous n'avons plus de temps, justement, mais je vous remercie.

Dan Albas: Pourrait-elle répondre par oui ou par non?

Debbie Murray: Oui.

Dan Albas: Merci. Que Dieu vous bénisse.

Debbie Murray: Merci.

Un député: Oh, oh!

Le président: À quelle question répondait-elle?

Un député: Simplement qu'elle peut le dire.

Le président: Monsieur Louis, nous vous redonnons la parole pour deux minutes.

Tim Louis: Merci, monsieur le président.

Je vais adresser mes questions à l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

Monsieur Xotta, j'ai eu l'occasion de vous rencontrer à l'administration portuaire l'année dernière, et l'un des points dont nous avons discuté était que les ports doivent s'agrandir, mais que les infrastructures reliant les ports au reste du pays peuvent poser des défis et dépasser largement le mandat d'un port. Les choses se compliquent lorsqu'il est question d'autres administrations, de voies navigables, de liaisons ferroviaires et de multiples organismes de réglementation fédéraux.

Pourriez-vous donner au Comité un exemple concret du genre d'autorisation qui, lorsque nous avons collaboré et donné les pleins pouvoirs à l'autorité fédérale locale compétente, a permis d'accélérer le processus sans pour autant abaisser les normes?

Peter Xotta: Bien sûr, notre intention est toujours d'aller de l'avant tout en respectant toutes les normes pertinentes. C'est sur les terres et les eaux fédérales — sur lesquelles nous exerçons une influence directe et pour lesquelles nous pouvons collaborer avec nos collègues fédéraux afin de garantir l'obtention des permis dans les délais — que nous réussissons le mieux à mener à bien nos projets. À proprement parler, certaines des infrastructures de soutien nécessaires à la réalisation de nos objectifs commerciaux se trouvent bien sûr hors de l'administration du port, dans les municipalités.

C'est lorsque les municipalités se sont montrées intéressées et capables de réaliser, en partenariat avec le Canada et l'administration portuaire, les infrastructures qui amélioreront les capacités routières ou ferroviaires que nous avons connu le plus de succès. C'est là où ce partenariat fait défaut que nous rencontrons des difficultés.

Nous avons des exemples de projets qui ont abouti. Citons le viaduc Holdom, une infrastructure de 250 millions de dollars qui facilite le commerce de la potasse, du charbon et des céréales vers la rive nord de Vancouver. La municipalité en tire un avantage considérable.

Si une municipalité n'est pas intéressée, cela fera obstacle à la réalisation des objectifs du Canada, et c'est ce à quoi nous devons remédier.

● (1300)

Le président: Merci beaucoup.

Je remercie tous nos témoins d'avoir pris le temps d'être ici et de nous faire part de leurs pensées sur cet important projet de loi.

Merci à tous mes collègues autour de la table. Nous nous reverrons à la prochaine séance.

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