



MAINTENIR LE CANADA EN MOUVEMENT

Main-d'œuvre, gestion et chaîne d'approvisionnement
dans les secteurs ferroviaire et maritime

JUIN 2026

Rapport du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

L'honorable David M. Wells, président
L'honorable Donna Dasko, vice-présidente



Pour plus d'informations, veuillez nous contacter par :

Courriel : TRCM@sen.parl.gc.ca

La poste : Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Sénat du Canada, Ottawa (Ontario), Canada, K1A 0A4

Le rapport peut être téléchargé à l'adresse suivante : sencanada.ca

Le Sénat est présent sur X : @SenatCA

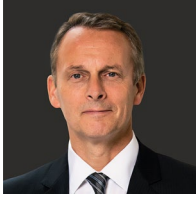
Suivez le comité à l'aide du mot-clic #TRCM

This report is also available in English.

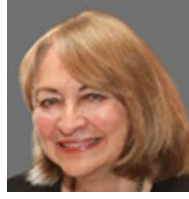
Table des matières

Membres du comité.....	4
Ordre de renvoi.....	6
Acronymes	7
Résumé	9
Liste des recommandations	11
Introduction	13
Mise en contexte.....	14
Aperçu des récents conflits de travail	14
Portrait des secteurs maritime et ferroviaire au Canada	17
Les répercussions des conflits de travail sur les chaînes d’approvisionnement	21
La réputation du Canada comme partenaire commercial fiable	28
Le droit de grève	31
Négociation collective et interventions.....	34
Partie 1 du <i>Code canadien du travail</i>	34
Les interventions du Conseil canadien des relations industrielles et du gouvernement du Canada	38
L’article 87.4 : Sa portée et son interprétation par le Conseil canadien des relations industrielles	38
Expertise et délais	39
L’article 107 : Commentaires des témoins concernant son utilisation	40
Modernisation du processus de négociation collective	43
Maintien des activités	45
Le préjudice économique	45
Les activités à maintenir	48
Prévenir un arrêt de travail	49
Commission d’enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest.....	49
Modèle américain	53
L’imposition de l’arbitrage exécutoire.....	54
Obliger le retour au travail	56
Conclusion.....	57
Annexe A – Témoins.....	59
Annexe B – Mémoires et autres documents	63

Membres du comité

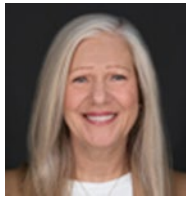


L'honorable
David M. Wells
Président



L'honorable
Donna Dasko
Vice-présidente

Les honorable sénateurs et sénatrices



Dawn Arnold



Réjean Aucoin



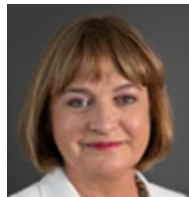
René Cormier



Todd Lewis



Fabian Manning



Julie Miville-
Dechêne



Farah Mohamed



Jim Quinn



Paula Simons



Duncan Wilson

Membres d'office du comité :

L'honorable Pierre Moreau, c.p., ou l'honorable Patti LaBoucane-Benson

L'honorable Leo Housakos ou l'honorable Yonah Martin

L'honorable Raymonde Saint-Germain ou l'honorable Bernadette Clement (*jusqu'au 4 janvier 2026*)

L'honorable Lucie Moncion ou l'honorable Joan Kingston (*depuis le 5 janvier 2026*)

L'honorable Scott Tannas ou l'honorable Rebecca Patterson (*jusqu'au 4 janvier 2026*)

L'honorable Flordeliz (Gigi) Osler ou l'honorable Robert Black (*depuis le 5 janvier 2026*)

L'honorable Brian Francis ou l'honorable Judy A. White

Autres sénateurs ayant participé à l'étude :

L'honorable Andrew Cardozo

L'honorable Katherine Hay

L'honorable Tony Loffreda

L'honorable Manuelle Oudar

L'honorable Mary Robinson

L'honorable Larry W. Smith

L'honorable Allister W. Surette

L'honorable Suze Youance

Bibliothèque du Parlement :

Geneviève Gosselin, analyste

Marion Ménard, analyste

Direction des comités du Sénat :

Andrea Mugny, greffière du comité

Peniel Negre, adjointe administrative

Direction des communications du Sénat :

Chelsea DeFazio, agente de communications

Ordre de renvoi

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 8 octobre 2025 :

L'honorable sénateur Smith propose, appuyé par l'honorable sénateur Manning :

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, le maintien des activités ou des services essentiels dans les secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale en cas de conflit de travail;

Que le comité se penche en particulier sur les aspects suivants :

- a) la façon dont le critère des « risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public » est appliqué pour déterminer le caractère essentiel d'un travail aux termes de l'article 87.4 du *Code canadien du travail*, ainsi que les circonstances justifiant le maintien de certaines activités en cas de grève ou de lock-out;
- b) les répercussions des conflits de travail sur les utilisateurs des réseaux ferroviaires et maritimes sous réglementation fédérale, sur les consommateurs canadiens et sur les chaînes d'approvisionnement du Canada;
- c) la nécessité ou non, compte tenu de ces répercussions, de maintenir le transport de certaines marchandises sur les réseaux de transport sous réglementation fédérale lors d'une grève ou d'un lock-out;
- d) le récent recours du ministre du Travail à l'article 107 du *Code canadien du travail* pour saisir le Conseil canadien des relations industrielles de conflits de travail survenant dans les secteurs de transport sous réglementation fédérale afin de favoriser la paix industrielle;
- e) le recours du ministre à l'article 107 du *Code canadien du travail* — plutôt qu'à une loi de « retour au travail » adoptée par les deux Chambres du Parlement — comme moyen de mettre fin à un conflit de travail;

Que le comité soit autorisé, nonobstant les pratiques habituelles, à déposer des rapports sur cette étude auprès de la greffière du Sénat, si le Sénat ne siège pas à ce moment-là, et que lesdits rapports soient réputés avoir été déposés au Sénat;

Que le comité soumette son rapport final au Sénat au plus tard le 26 juin 2026 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions dans les 180 jours suivant le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Greffière du Sénat

Shaila Anwar

Acronymes

ACFC	Association des chemins de fer du Canada
ACIC	Association canadienne de l'industrie de la chimie
AMC	Association minière du Canada
ACC	Association canadienne des carburants
ACGF	Association canadienne de gestion du fret
ACP	Association canadienne du propane
AEM	Association des employeurs maritimes
BCFMWU	BC Ferry and Marine Workers' Union
BCMEA	British Columbia Maritime Employers Association
CCRI	Conseil canadien des relations industrielles
CFTC	Conférence ferroviaire de Teamsters Canada
CIFFA	Association canadienne des transitaires internationaux
CN	Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada
CPKC	Canadien Pacifique Kansas City Limité
CTC	Congrès du travail du Canada
CVC	Conseil des viandes du Canada
EDSC	Emploi et Développement social Canada
ETCOF	Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale
FAO	Fédération de l'agriculture de l'Ontario
FCA	Fédération canadienne de l'agriculture
FCEI	Fédération canadienne de l'entreprise indépendante
Groupe OEC	OEC Consolidateurs Outre-Mer Express Inc.

ILWU Canada	International Longshore and Warehouse Union Canada
NMB	National Mediation Board
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
PEB	Presidential Emergency Board
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
RLA	<i>U.S. Railway Labor Act</i>
SFMC	Service fédéral de médiation et de conciliation
WCSLRA	Canadian Short Line Railway Association

Résumé

Un réseau de transport performant est indispensable au bon fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et à la prospérité économique du Canada. Alors que les infrastructures de transport du Canada ont été confrontées à plusieurs types de perturbations au cours des dernières années, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications s'est intéressé aux conflits de travail qui ont eu lieu dans les secteurs ferroviaire et maritime du Canada au cours des dernières années.

Alors que le Canada cherche à diversifier ses partenaires commerciaux, des témoins représentant divers secteurs de l'économie canadienne ont dit au comité que les entreprises canadiennes qu'ils représentent dépendent des chemins de fer et des ports pour importer des intrants ou exporter leurs marchandises. Ils ont aussi expliqué que la nature multimodale d'une chaîne d'approvisionnement fait en sorte que lorsqu'une partie est mise à l'arrêt, cela peut avoir un effet domino sur les autres, perturbant ainsi l'ensemble de la chaîne.

Afin de renforcer la stabilité des relations de travail dans les secteurs ferroviaire et maritime et améliorer la fiabilité des chaînes d'approvisionnement canadiennes, le comité s'est demandé s'il y avait lieu de moderniser le processus de négociation collective afin de diminuer l'incidence des arrêts de travail ou encore d'en amoindrir les impacts. C'est dans ce contexte que le comité s'est intéressé aux dispositions du *Code canadien du travail* qui traitent du maintien des activités en cas de grève ou de lock-out et aux outils qui permettent au ministre du Travail d'intervenir, tels une loi de retour au travail ou les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de l'article 107 du *Code*.

Les témoins ont fait plusieurs recommandations au comité pour moderniser le processus de négociation collective, tant au niveau du maintien des activités, de la prévention des arrêts de travail ou du retour au travail. Certains ont également encouragé le comité à tenir compte dans ses délibérations que la Cour suprême du Canada avait reconnu en 2015 que le droit de grève était protégé par la Constitution.

À la lumière de ceci, le comité recommande la création d'une loi sur la fiabilité des chaînes d'approvisionnement ou des modifications au *Code canadien du travail* afin d'établir un processus distinct de résolution des conflits dans les secteurs maritime et ferroviaire du Canada lorsqu'un arrêt de travail risque de porter atteinte à l'intérêt national. Compte tenu des délais requis pour l'adoption d'une telle loi ou pour la modification du *Code*, le comité estime que le gouvernement doit examiner de toute urgence les recommandations de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest.

De plus, le comité recommande de modifier l'article 87.4 du *Code* afin d'y retirer le terme « imminents » comme condition pour la désignation d'un service essentiel. Il propose également de modifier l'article 107 pour y décrire explicitement les pouvoirs du ministre du Travail. Pour finir, le comité recommande au gouvernement qu'il définisse des critères clairs encadrant le recours à l'article 107 et que toute modification à cet article soit faite en consultation avec les représentants des parties patronales et syndicales.

Liste des recommandations

Recommandation 1

Attendu que le comité a pris connaissance de l'impact disproportionné et étendu des arrêts de travail dans les ports et les chemins de fer du Canada sur le bien-être des Canadiens, sur la sécurité économique et la sécurité nationale, ainsi que sur la réputation du pays en tant que partenaire commercial fiable,

Que le gouvernement du Canada crée une loi distincte sur la fiabilité des chaînes d'approvisionnement ou modifie le *Code canadien du travail* pour accomplir ce qui suit :

- Constituer un tribunal permanent et indépendant spécialisé dans les chaînes d'approvisionnement, dont les membres possèdent une expertise dans les secteurs maritime et ferroviaire.
- Si le tribunal juge qu'une grève ou un lock-out dans le contexte de la négociation d'une convention collective ou d'un ensemble d'ententes dans les secteurs maritime ou ferroviaire porterait atteinte à l'intérêt national, qu'il établisse un autre modèle de résolution de conflits qui comporte des volets de médiation et d'arbitrage, le médiateur-arbitre étant choisi par le tribunal en consultation avec le syndicat et l'employeur.
- Le médiateur-arbitre participe dès le début du processus de négociation collective et détermine les délais de ce processus.
- Dans l'éventualité où le médiateur-arbitre est d'avis qu'une entente est impossible dans le cadre du processus de négociation collective, le tribunal en informe le ministre du Travail, qui ordonne au médiateur-arbitre d'amorcer le processus officiel de médiation et d'arbitrage.
- Dans l'éventualité où le processus de médiation et d'arbitrage ne permet pas de parvenir à une entente, le gouverneur en conseil, s'il est d'avis qu'il en va de l'intérêt national, peut ordonner un arbitrage exécutoire et interdire la grève ou le lock-out.
- Tout au long du processus, le tribunal veillera à assurer au gouvernement et au public une transparence adéquate par rapport aux négociations, en vue de prévenir les négociations de mauvaise foi et de protéger les travailleurs et les employeurs.

Recommandation 2

Étant donné la conclusion récente des consultations officielles ayant comme objectif d'améliorer les relations de travail et de mieux soutenir les travailleurs, un processus qui s'appuie en partie sur le rapport final de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest, et compte tenu des délais d'adoption d'une loi sur la fiabilité des chaînes d'approvisionnement ou de modifications au *Code canadien du travail*, que le gouvernement du Canada examine de toute urgence les recommandations du rapport susmentionné.

Recommandation 3

Que le gouvernement du Canada modifie l'article 87.4 du *Code canadien du travail* afin d'y retirer le terme « imminents » comme condition pour la désignation d'un service essentiel. Cela permettra au Conseil canadien des relations industrielles de tenir compte des arrêts de travail qui présentent un risque grave, mais non imminent, pour la sécurité ou la santé du public.

Recommandation 4

Que le gouvernement du Canada modifie l'article 107 du *Code canadien du travail* afin d'y décrire explicitement les pouvoirs du ministre du Travail. Que le gouvernement du Canada définisse également des critères clairs, tel un seuil de préjudice économique, encadrant le recours à l'article 107 et que toute modernisation à cet article soit faite en consultation avec les représentants des parties patronales et syndicales.

Introduction

Le Canada est un grand pays qui compte sur un vaste réseau de transport permettant d'acheminer les marchandises d'un bout à l'autre du pays, ainsi qu'à l'international, et de relier les collectivités entre elles. Les points d'entrée et de sortie des marchandises, de même que les réseaux nationaux et internationaux de transport, constituent un réseau intégré grâce auquel les entreprises canadiennes peuvent accéder aux marchés mondiaux.

Au cours des dernières années, les chaînes d'approvisionnement du Canada ont été confrontées à plusieurs perturbations, telles que des conflits de travail dans le secteur des transports, des phénomènes météorologiques extrêmes, des feux de forêt et des pandémies. Ces perturbations ou ces risques de perturbations ont souvent mené à un ralentissement ou un arrêt des activités au sein de maillons cruciaux de ses chaînes, tels que les ports et les chemins de fer, ayant un impact sur la capacité des entreprises canadiennes d'exporter ou d'importer des marchandises. Puisque le réseau de transport national du Canada est caractérisé par une concentration des activités entre les mains d'un nombre restreint de fournisseurs de services de transport, cela fait en sorte qu'il n'y a peu ou pas d'option de rechange pour les utilisateurs lorsque ceux-ci sont à l'arrêt.

De plus, le Canada doit aussi composer avec un contexte géopolitique incertain ainsi que des dynamiques changeantes au niveau du commerce mondial. Alors que le Canada cherche activement à renforcer la fiabilité de ses chaînes d'approvisionnement et à diversifier ses partenaires commerciaux, il doit pouvoir compter sur des réseaux de transport efficaces et résilients.

C'est dans ce contexte que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications (le comité) s'est intéressé aux conflits de travail dans les secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale, deux secteurs névralgiques pour l'expansion du commerce international du Canada. Le comité s'est enquis des répercussions de ces conflits de travail sur les utilisateurs des réseaux ferroviaires et maritimes, sur les consommateurs canadiens et sur les chaînes d'approvisionnement du Canada. Il s'est également interrogé sur la nécessité de repenser certaines dispositions prévues dans le *Code canadien du travail* relativement au maintien des activités en cas d'arrêt de travail.

Dans le cadre de cette étude, le comité a entendu 45 témoins et a reçu 36 mémoires. Le présent rapport résume les observations des intervenants sur les impacts des arrêts de travail ou des menaces d'arrêts de travail dans les secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale, sur le processus de négociation collective, sur les interventions du gouvernement du Canada pour le retour au travail et sur la réputation du Canada comme partenaire commercial fiable. Il fait aussi état

de diverses pistes de solution visant à diminuer l'incidence de ces arrêts de travail ou encore d'en amoindrir les impacts.

Mise en contexte

Au Canada, le droit de grève a été reconnu en 2015 par la Cour suprême dans la décision [*Saskatchewan Federation of Labour*](#). Celle-ci a établi que le droit de grève était protégé par la Constitution, mais qu'il n'offrait toutefois pas de garantie absolue.

La compétence législative en matière de transport est partagée entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux. De façon générale, les provinces et territoires ont compétence sur les entreprises de nature locale, soit des fournisseurs de services de transport qui opèrent un réseau intraprovincial. Toutefois, les lignes de chemin de fer qui traversent les frontières d'une province sont sous compétence fédérale. Pour le secteur maritime, le gouvernement fédéral a la compétence exclusive en matière de navigation¹.

Pour les entreprises sous réglementation fédérale, c'est le [*Code canadien du travail*](#) qui définit les droits et les responsabilités des employeurs et des travailleurs². Au niveau du transport ferroviaire, ces entreprises incluent notamment le Canadien Pacifique Kansas City Limitée (CPKC) et la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). En ce qui concerne le transport maritime, les fournisseurs de services assujettis sont plus vastes et incluent les services portuaires, les entreprises de transport maritime et les traversiers qui offrent des services internationaux ou interprovinciaux³.

Dans le cadre de son étude, le comité s'est principalement intéressé aux conflits de travail chez les fournisseurs de services de transport de marchandises. Ainsi, bien qu'il y ait des services ferroviaire et maritime de transport de passagers relevant de la compétence fédérale, tels que ceux offerts par VIA Rail Canada Inc. et Marine Atlantique S.C.C., ils ne seront pas discutés dans ce rapport.

Aperçu des récents conflits de travail

Durant son étude, le Comité a entendu plusieurs témoignages au sujet des récents conflits de travail dans les secteurs maritime et ferroviaire sous réglementation fédérale. Selon les données d'Emploi et Développement social Canada (EDSC), au

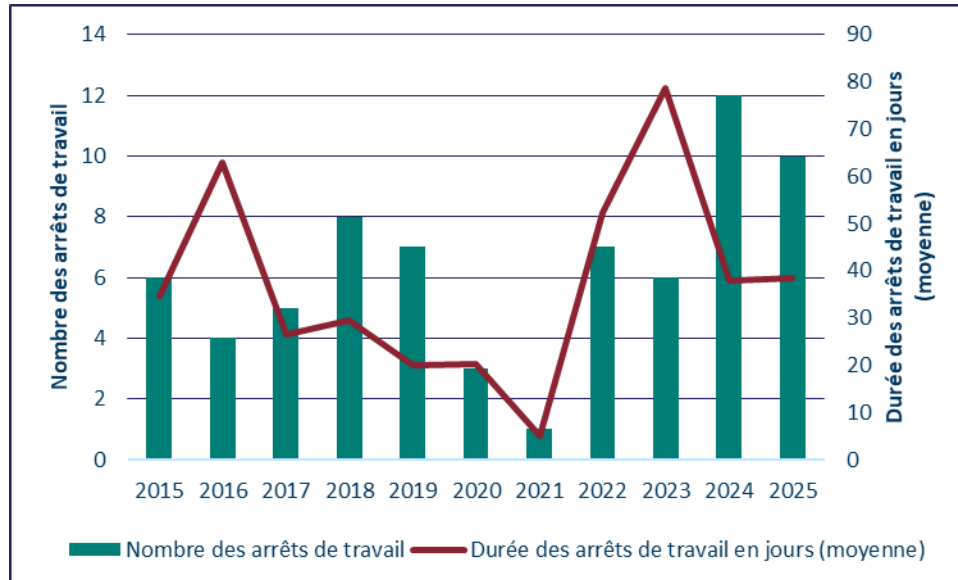
¹ Isabelle Brideau, Laurence Brosseau et Allison Lowenger, [*Le partage des compétences législatives : un aperçu*](#), publication n°2019-35-F, Bibliothèque du Parlement, 3 janvier 2022.

² Emploi et Développement social Canada, [*Aperçu des parties du Code canadien du travail et de leur application à votre lieu de travail*](#).

³ Gouvernement du Canada, [*Liste des industries et milieux de travail sous réglementation fédérale*](#).

cours de la dernière décennie, le nombre d'arrêts de travail dans l'industrie du transport sous réglementation fédérale a été plus important en 2024 et 2025 comparé aux années précédentes (voir figure 1).

Figure 1 – Arrêts de travail dans l'industrie du transport sous réglementation fédérale, 2015-2025



Notes : En vertu du système de classification des industries de l'Amérique du Nord, l'industrie du transport regroupe les [codes 48 et 49](#), ce qui inclut les entreprises « dont l'activité principale consiste à fournir des services de transport de personnes et de marchandises, des services d'entreposage de marchandises et des services liés au transport et à l'entreposage ». Ainsi, cela comprend non seulement les entreprises de transport et d'entreposage, mais aussi les services postaux et de messagerie. Les arrêts de travail comprennent les grèves et les lock-out ayant eu une durée d'au moins 10 jours-personnes. Pour plus d'informations techniques sur les données présentées dans la figure 1, veuillez consulter Emploi et développement social Canada, [Les notes techniques](#).

Source : Figure préparée par la Bibliothèque du Parlement à partir de données tirées de Emploi et Développement social Canada, « [Tableau 14-10-0352-01 : Arrêts de travail au Canada selon la juridiction, l'industrie basé sur le système de classification des industrie de l'Amérique du Nord \(SCIAN\) et l'indice à la vie chère \(IVC\), Emploi et Développement social Canada - Programme du travail occasionnel \(nombre sauf indication contraire\)](#) », base de données, consultée le 13 avril 2026.

Au cours de l'étude du comité, plusieurs témoins ont mentionné des conflits de travail récents qui ont perturbé les chaînes d'approvisionnement du Canada. Il a surtout été question des arrêts intermittents de travail à l'automne 2024 dans les ports de Vancouver et de Montréal, du lock-out du CN et de CPKC en août 2024, mettant à l'arrêt les deux plus grands transporteurs ferroviaires pendant plusieurs heures et de la grève dans les ports de la Colombie-Britannique pendant une dizaine de jours en août 2023.

Durant son témoignage, le président et directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC), Eric Harvey, a affirmé que le Canada se classait parmi les derniers pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en ce qui concerne le nombre de jours de travail perdus en raison des arrêts de travail⁴. Dans un mémoire soumis au comité, l'ACFC a attesté que « [l]es jours de travail perdus en raison d'arrêts de travail au Canada sont plus de 5 fois la médiane de l'[OCDE] et 10 fois celle des États-Unis⁵ ». De son côté, le Congrès du travail du Canada (CTC) a soutenu que ces données devraient être traitées avec prudence, puisqu'elles ne présentent qu'un portrait partiel des relations syndicales-patronales au Canada⁶. En fait, selon le CTC, les données de l'OCDE démontrent que « la tendance historique au Canada a été une réduction moyenne de près des deux tiers des journées de travail perdues depuis les années 1990 ».

Il a été souligné à plusieurs reprises par divers témoins que la majorité des négociations collectives dans les secteurs de réglementation fédérale se résolvent sans arrêt de travail⁷. Cela dit, tel qu'énoncé par le Conseil canadien des relations industrielles (CCRI ou le Conseil), « les grèves et les lock-out sont des éléments légitimes du processus de négociation collective », pourvu qu'ils soient utilisés conformément aux dispositions du *Code canadien du travail*⁸.

Lorsqu'une grève ou un lock-out survient, le ministre du Travail possède certains outils lui permettant d'intervenir, tels une loi de retour au travail ou les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de l'article 107 du *Code canadien du travail*. L'article 107 permet au ministre de déférer toute question au CCRI ou d'ordonner au CCRI de prendre les mesures que le ministre juge nécessaires afin de « favoriser la bonne entente dans le monde du travail » et « susciter des conditions favorables au règlement des désaccords ou différends qui y surgissent⁹ ». Il en sera question plus tard dans ce rapport, mais alors que certains témoins considèrent qu'il s'agit d'un outil imparfait, quoique parfois nécessaire, d'autres contestent son utilisation pour mettre fin à des conflits. Entre juin 2024 et août 2025, les ministres du Travail ont

⁴ Comité sénatorial permanent des transports et des communications (TRCM), *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Eric Harvey, président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada); Organisation de coopération et de développement économiques, *Negotiating Our Way Up : Collective Bargaining in a Changing World of Work*, 2019, p.66 [en anglais].

⁵ Association des chemins de fer du Canada, *mémoire*.

⁶ Congrès canadien du travail, *mémoire*.

⁷ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Bea Bruske, présidente, Congrès du travail du Canada); *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Nathan Cato, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales canadiennes, Canadien Pacifique Kansas City); Association des employeurs des transports et des communications de régie fédérale, *mémoire*; Unifor, *mémoire*; Association des chemins de fer du Canada, *mémoire*; *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Greg Moffatt, président-directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie).

⁸ Conseil canadien des relations industrielles, *N°06 – Grèves et lock-out illégaux*.

⁹ *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2, art. 107.

invoqué à sept reprises l'article 107 dans le cadre de conflits dans les secteurs maritime, ferroviaire et aérien¹⁰. À titre comparatif, la dernière fois que le gouvernement du Canada a eu recours à une loi pour le retour au travail, c'était en 2021 pour mettre fin à une grève au port de Montréal¹¹.

Au cours de l'étude, des témoins ont informé le comité que des conventions collectives touchant les secteurs ferroviaires et maritimes sous réglementation fédérale allaient expirer en 2026, craignant de futurs conflits de travail¹². Selon les données de EDSC, des conventions collectives concernant notamment des employés du CN et des ports de la côte Ouest vont expirer d'ici la fin de l'année¹³.

Portrait des secteurs maritime et ferroviaire au Canada

Selon Transports Canada, le secteur des transports et de l'entreposage en 2024 « a contribué directement à l'économie canadienne à hauteur de 96,5 milliards de dollars, soit 4,3 % du produit intérieur brut du pays¹⁴ ». En 2024, la part des différents modes de transport dans le commerce international du Canada était de 45,9 % pour le routier, 21,1 % pour le maritime, 11,6 % pour l'aérien, 10,6 % pour le ferroviaire et 10,8 % pour les autres modes de transport¹⁵.

Le réseau ferroviaire canadien s'étend sur 48 000 routes-kilomètres de voies et les deux principales compagnies de chemin de fer de catégorie I¹⁶, soit le CN et le CPKC, détiennent respectivement 45 % et 27 % des rails¹⁷. Il convient de noter que le

¹⁰ Gouvernement du Canada, *Note pour la période des questions : Article 107 Renvois*, note pour la période des questions pour la ministre de l'Emploi et des Familles, 23 mai 2025.

¹¹ *Loi de 2021 sur les opérations au port de Montréal*, L.C. 2021, ch. 6.

¹² TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Michael Bourque, président et directeur général, Fertilisants Canada); *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Daniel Safayeni, président et chef de la direction, Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale); *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Natashia Stinka, directrice, Affaires publiques, Canpotex); *Témoignages*, 5 novembre 2025, (Bridgitte Anderson, présidente-directrice générale, Greater Vancouver Board of Trade); British Columbia Maritime Employers Association, *mémoire*; Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale, *mémoire*.

¹³ Emploi et développement social, *Liste des expirations des conventions collectives pour 2026 selon la date d'expiration (mois), la sphère de compétence et l'industrie*.

¹⁴ Transports Canada, *Les transports au Canada 2024 - Rapport annuel*, 2025, p.9.

¹⁵ Les autres modes de transport incluent notamment les pipelines et les services de messagerie et de poste. Gouvernement du Canada, « *Tableau ECS5 : Part des différents modes dans le commerce international du Canada, 2015-2024* », Carrefour de données et d'information sur les transports.

¹⁶ En vertu de l'article 8 du *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, une compagnie de chemin de fer de catégorie I « au cours de chacune des deux années civiles ayant précédé l'année durant laquelle des renseignements sont fournis en application de la présente partie, a réalisé des recettes brutes d'au moins 250 000 000 \$ pour la prestation de services ferroviaires ».

¹⁷ Transports Canada, *Les Transports au Canada 2024 – Rapport annuel*, 2025, p. 37.

réseau ferroviaire nord-américain est fortement intégré, alors que les deux compagnies ont des opérations qui s'étendent du Canada jusqu'au Mexique¹⁸.

Le Canada détient également le plus long littoral au monde, environ 243 000 kilomètres, reliant les océans Pacifique, Arctique et Atlantique¹⁹. Le secteur maritime comprend des centaines d'installations portuaires, dont 17 administrations portuaires canadiennes²⁰. Parmi celles-ci, le port de Vancouver est le plus important, ayant manutentionné près de 160 millions de tonnes de marchandises en 2024²¹.

Au cours de l'étude, des représentants de divers secteurs de l'économie canadienne ont attesté que les entreprises canadiennes qu'ils représentent dépendent des chemins de fer et des ports pour importer des intrants ou exporter leurs marchandises²². Par exemple, la directrice des Affaires publiques de Canpotex, Natasha Stinka, a fait la remarque suivante :

Il n'existe aucun autre moyen pour l'exportation de la potasse que les services ferroviaires et portuaires, puisque 100 % de notre potasse est transportée par chemin de fer des mines de la Saskatchewan au port²³.

Le vice-président des Relations gouvernementales de l'Association minière du Canada (AMC), Geoff Smith, a expliqué que le « système de transport ferroviaire des marchandises du Canada fonctionne principalement comme un double monopole » pour ses membres, alors que le CN et le CPKC détiennent 70 % du réseau ferroviaire

¹⁸ Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, [Expéditions vers et depuis le Mexique](#); Canadien Pacifique Kansas City Limitée, [Connecter un continent](#).

¹⁹ Gouvernement du Canada, [Les littoraux](#); Gouvernement du Canada, [Géographie](#).

²⁰ Transports Canada, [Les transports au Canada](#).

²¹ Gouvernement du Canada, « [Tableau M17 : Tonnage de cargaisons manutentionnées par les administrations portuaires canadiennes, 2015-2024](#) », Carrefour de données et d'information sur les transports.

²² TRCM, [Témoignages](#), 4 novembre 2025 (Michael Bourque), (Pam Schwann, présidente, Saskatchewan Mining Association, Association minière du Canada); [Témoignages](#), 5 novembre 2025 (Matthew Foss, vice-président, Recherche et politiques publiques, Conseil canadien pour l'entreprise autochtone); [Témoignages](#), 19 novembre 2025 (Katie Kachur, vice-présidente, Relations gouvernementales, Ouest, Association canadienne du propane), (David Schick, vice-président, Ouest du Canada, Innovation et affaires réglementaires, Association canadienne des carburants); [Témoignages](#), 18 novembre 2025 (Bill Prybylski, directeur, Fédération canadienne de l'agriculture), (Lauren Martin, directrice, affaires publiques et conseillère juridique d'entreprise, Conseil des viandes du Canada); Western Canadian Shippers Coalition, [mémoire](#); Producteurs de grains au Canada, [mémoire](#); Dow Chemical Canada, [mémoire](#); Fédération de l'agriculture de l'Ontario, [mémoire](#); Solution de traitement des eaux Kemira Canada, Inc., [mémoire](#).

²³ TRCM, [Témoignages](#), 18 novembre 2025 (Natasha Stinka).

canadien²⁴. Il a précisé que dû à leur emplacement généralement éloigné, les sociétés minières canadiennes sont généralement des « expéditeurs captifs », puisqu'elles n'ont accès qu'au CN ou au CPKC.

Le vice-président, Recherche et politiques publiques, du Conseil canadien pour l'entreprise autochtone, Matthew Foss, a renchéri, expliquant que dans les régions nordiques et éloignées, les entreprises autochtones n'ont souvent aucune option de rechange, la plupart dépendant d'une seule compagnie ferroviaire ou d'un port pour transporter leurs marchandises²⁵. Des témoins ont aussi mis en évidence que de remplacer le transport ferroviaire par le camionnage n'est pas une solution viable²⁶. Le président-directeur général de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie (ACIC), Greg Moffatt, a illustré que pour l'industrie qu'il représente, un wagon-citerne équivaut à trois camions²⁷. Il a ainsi soutenu que « dans une grande installation, le remplacement du service ferroviaire signifierait 240 camions de plus par jour sur les routes ».

Ainsi, à cause de la grandeur du pays, du manque d'options de rechange et de la place centrale que les fournisseurs de services de transport occupent dans les chaînes d'approvisionnement canadiennes, des témoins ont soutenu que le transport n'est pas un secteur d'activité comme les autres, dans la mesure où toute perturbation a un impact considérable sur l'économie canadienne²⁸.

Dans un même ordre d'idées, des témoins ont aussi expliqué au comité que la nature multimodale d'une chaîne d'approvisionnement fait en sorte que lorsqu'une partie de la chaîne est mise à l'arrêt, cela peut avoir un effet domino sur les autres. L'Honorable Lisa Raitt, c.p., coprésidente, Coalition pour un avenir meilleur et vice-présidente, Banque d'investissement à l'échelle mondiale, Marchés des capitaux CIBC, à titre personnel, a noté que les « chaînes d'approvisionnement ne sont jamais

²⁴ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Geoff Smith, vice-président, Relations gouvernementales, Association minière du Canada)

²⁵ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Matthew Foss).

²⁶ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (Katie Kachur); *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Russ Mallard, président, Conseil des viandes du Canada); Western Canadian Shippers' Coalition, *mémoire*.

²⁷ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Greg Moffatt).

²⁸ TRCM, *Témoignages*, 28 octobre 2025 (Ian Lee, professeur adjoint, Sprott School of Business, Université Carleton, à titre personnel), (Colin Stacey, directeur général, Stratégie, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement), *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Daniel Safayeni, président et chef de la direction, Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale); *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Chris Procyk, vice-président, Agricultural Producers Association of Saskatchewan), (Bridgitte Anderson), (Greg Moffatt); *Témoignages*, 19 novembre 2025 (Katie Kachur); Conseil canadien du commerce de détail, *mémoire*.

plus fortes que leur maillon le plus faible²⁹ ». Le vice-président adjoint des Affaires gouvernementales canadiennes de CPKC, Nathan Cato, a fait la remarque suivante :

[L]es chemins de fer sont un système complexe, mais ils ne représentent qu'une partie de la chaîne d'approvisionnement. Il y a aussi les terminaux portuaires et les installations des clients, et tout cela doit fonctionner de manière synchronisée³⁰.

La directrice des Communications et relations gouvernementales de la Western Canadian Short Line Railway Association (WCSLRA), Rachel Mackenzie, a expliqué que les chemins de fer d'intérêt local offrent des services de transport du premier et dernier kilomètre en reliant les entreprises canadiennes aux chemins de fer de catégorie I³¹. Elle a soutenu que la plupart des chemins de fer d'intérêt local opérant dans l'Ouest du Canada sont généralement desservis soit par le CN ou le CPKC, mais pas les deux.

Quand il y a une interruption de travail sur un chemin de fer de [catégorie] I, les chemins de fer locaux qui y sont connectés sont également à l'arrêt parce qu'ils ne reçoivent pas de nouveaux wagons et ne peuvent acheminer les marchandises de leurs clients³².

À l'instar d'autres témoins, le vice-président, Ouest du Canada, Innovation et affaires réglementaires de l'Association canadienne des carburants (ACC), David Schick, a soutenu que les conflits de travail ne sont pas les seuls facteurs d'instabilité pour les chaînes d'approvisionnement canadiennes, donnant pour exemple la rivière atmosphérique qui s'est abattue sur le Sud-Ouest de la Colombie-Britannique en 2021³³. M. Schick a appelé à plus d'investissements ciblés dans le maintien et l'augmentation des capacités ferroviaires et portuaires au pays. Dans un même

²⁹ TRCM, *Témoignages*, 26 novembre 2025 (L'honorable Lisa Raitt, c.p., coprésidente, Coalition pour un avenir meilleur et vice-présidente, Banque d'investissement à l'échelle mondiale, Marchés des capitaux CIBC, à titre personnel).

³⁰ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Nathan Cato).

³¹ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Rachel Mackenzie, directrice, Communications et relations gouvernementales, Western Canadian Short Line Railway Association).

³² *Ibid.*

³³ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (David Schick); *Témoignages*, 28 octobre 2025 (Colin Stacey); *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Kate Sauser, gestionnaire de politiques, Producteurs de grains du Canada); Chambre de commerce du Canada, *mémoire*; International Longshore and Warehouse Union Canada, *mémoire*; Producteurs de grains du Canada, *mémoire*.

ordre d'idées, Marc D. Bibeau, président exécutif, OEC Consolidateurs Outre-Mer Express Inc (Groupe OEC), a affirmé qu'il fallait « avant tout prioriser la productivité des points d'entrée nationaux et la fluidité du système³⁴ ».

Plusieurs témoins ont informé le comité que la menace même d'un arrêt de travail peut avoir des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement. Le directeur général, Stratégie, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement³⁵, Colin Stacey, a expliqué que les opérateurs et les utilisateurs des services de transport doivent se préparer des semaines à l'avance lorsqu'un potentiel arrêt de travail peut survenir³⁶. M. Stacey a fourni l'explication suivante :

Les opérateurs doivent commencer à planifier avant qu'un événement ne se produise. Par exemple, les chemins de fer cessent de transporter certaines marchandises à l'avance afin que le matériel et le fret soient sécurisés et sécuritaires et ne soient pas bloqués là où ils ne devraient pas l'être. De plus, le rétablissement du service peut prendre plusieurs jours pour chaque jour d'interruption. Les utilisateurs du système doivent également prendre des dispositions d'urgence dans la mesure du possible, ce qui est souvent coûteux³⁷.

M. Stacey a ajouté que les répercussions vont dépendre « de l'ampleur et de la durée d'une perturbation, du moment et de la nature du produit transporté ».

Les répercussions des conflits de travail sur les chaînes d'approvisionnement

La majorité des témoins a affirmé que les conflits de travail dans les secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale causaient des préjudices à l'économie canadienne, qu'ils perturbaient les chaînes d'approvisionnement et entachaient la réputation du Canada à l'étranger.

Outre les répercussions économiques, les perturbations peuvent avoir des conséquences importantes sur les systèmes d'infrastructures essentielles du Canada

³⁴ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Marc D. Bibeau, président exécutif, OEC Consolidateurs Outre-Mer Express Inc.).

³⁵ Le *Bureau national de la chaîne d'approvisionnement* a été créé le 1^{er} décembre 2023 dans le but de « servir de centre de liaison fédéral et diriger les efforts visant à renforcer les chaînes d'approvisionnement en matière de transport et de logistique du Canada ». Transport Canada, *Bureau de la chaîne d'approvisionnement*.

³⁶ TRCM *Témoignages*, 28 octobre 2025 (Colin Stacey).

³⁷ *Ibid.*

et sur la sécurité publique du pays. Sécurité publique Canada a identifié quatre de ces impacts dans un mémoire soumis au comité :

Perturbations des biens et services essentiels : Les interruptions dans le flux de marchandises, telles que les aliments, les fournitures médicales et les produits énergétiques, peuvent affecter la santé, la sécurité et la stabilité économique.

Pressions sur les capacités de gestion des urgences et d'intervention : Une capacité de transport réduite peut entraver la livraison des ressources d'urgence, les opérations d'évacuation et les efforts de rétablissement après sinistre.

Impacts économiques et sociétaux : Des perturbations prolongées peuvent entraîner des pénuries, une augmentation des coûts et une diminution de la confiance du public dans la résilience des systèmes essentiels.

Impacts sur l'interdépendance intersectorielle : Les réseaux ferroviaires et maritimes sont intégrés à d'autres secteurs tels que l'énergie, l'alimentation et la fabrication; les perturbations peuvent rapidement s'étendre à ces systèmes³⁸.

Si des perturbations du travail présentent des risques pour les secteurs d'infrastructures essentielles, le rôle de Sécurité publique Canada est de veiller à ce que « ces perturbations ne compromettent pas la sécurité publique ou la résilience nationale en favorisant la coordination, la connaissance de la situation et la planification intégrée des interventions³⁹ ».

Pour le professeur Ian Lee de l'Université Carleton, qui a témoigné à titre personnel, « les perturbations de la chaîne d'approvisionnement causées par des grèves ou des lock-out périodiques sont extrêmement dommageables pour la santé et la productivité d'une économie qui est déjà en forte décroissance⁴⁰ ». Selon Mme Raitt, les perturbations de travail dans le transport ferroviaire et maritime ne sont pas « de simples enjeux sectoriels »; il s'agit de « chocs économiques systémiques⁴¹ ».

³⁸ Sécurité publique Canada, *mémoire*.

³⁹ *Ibid.*

⁴⁰ TRCM, *Témoignages*, 28 octobre 2025 (professeur Ian Lee).

⁴¹ TRCM, *Témoignages*, 26 novembre 2025 (L'honorable Lisa Raitt).

Les représentants de l'ACFC, du CN, de CPKC, de la WCSLRA et de l'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale (ETCOF) ont dressé la liste des répercussions économiques des conflits de travail selon leur perspective. En résumé, ces répercussions sont les suivantes :

- une augmentation des coûts d'opération des entreprises ferroviaires;
- une paralysie des chaînes d'approvisionnement et des infrastructures essentielles;
- une érosion de la compétitivité mondiale du Canada;
- une baisse de la productivité du Canada et du produit intérieur brut;
- des dommages à la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable;
- une perte de confiance des consommateurs.

Des répercussions sur la sécurité ont notamment été soulevées par les entreprises ferroviaires. Le transport ferroviaire des marchandises dangereuses exige des précautions supplémentaires⁴². En cas d'arrêt de travail, ces marchandises doivent faire l'objet d'une surveillance accrue et être entreposées dans des endroits sécuritaires.

Selon M. Schick, les carburants sont utilisés « dans tous les secteurs de l'économie, de l'agriculture aux mines en passant par le tourisme et les services d'urgence⁴³ ». Lorsque leur livraison est compromise, les répercussions sont immédiates et concrètes selon lui :

- Les coûts d'exploitation sont plus élevés.
- Les stocks sont insuffisants et les raffineries ne peuvent les traiter.
- Des pressions s'exercent sur les prix régionaux.
- La sécurité énergétique du Canada est compromise.

De plus, la reprise normale des opérations des ports et des services ferroviaires est un processus qui nécessite une longue planification, pouvant prendre entre trois et sept jours par journée d'interruption⁴⁴. Pour la WCSLRA, la reprise des services

⁴² TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Nathan Cato).

⁴³ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (David Schick).

⁴⁴ TRCM, *Témoignages*, 28 octobre 2025 (Colin Stacey).

ferroviaires se traduit par « une congestion importante dans les gares de triage et aux points de correspondance » pour les chemins de fer locaux⁴⁵.

L'interruption de la livraison de propane dans les régions rurales et éloignées peut provoquer en quelques jours « une crise aux plans de la santé et de la sécurité » selon l'Association canadienne du propane (ACP). Selon eux, le propane « est la principale source de chaleur et d'électricité abordable et fiable » dans les régions où le gaz naturel n'est pas distribué⁴⁶. Étant donné qu'environ, « 75 % du propane produit au Canada est transporté par chemin de fer », il est essentiel que ce produit continue de circuler pendant les interruptions de travail.

Dans le secteur maritime, une perturbation des chaînes d'approvisionnement, même de courte durée, a des conséquences négatives pour les ports du Canada. Outre une baisse de revenus, les administrations portuaires ont constaté que des expéditeurs détournent leurs cargaisons vers des ports américains. Par exemple, le port de Montréal a connu « une période d'instabilité récurrente⁴⁷ » depuis 2020 alors que trois conflits ont perturbé ses activités commerciales. Selon la présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, Julie Gascon, ce sont les ports américains qui ont tiré profit de ces conflits de travail.

[Lorsqu'un] conflit de travail survient, on est non seulement perdants en raison de la fuite commerciale du cargo canadien vers les États-Unis, mais aussi parce que les Américains sont conscients de ces enjeux et ont adopté une approche proactive pour attirer du cargo, en plus d'envisager d'imposer des tarifs portuaires et des frais administratifs sur les conteneurs américains qui transitent par des ports canadiens⁴⁸.

Dans son mémoire, l'Administration portuaire de Montréal a expliqué que selon une analyse de 2025 portant sur le trafic canadien transitant par des ports américains sur la côte Est, la fuite commerciale :

⁴⁵ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Rachel Mackenzie).

⁴⁶ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (Katie Kachur).

⁴⁷ Administration portuaire de Montréal, *mémoire*.

⁴⁸ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Julie Gascon, présidente-directrice générale, Administration portuaire de Montréal).

représentait environ 144 000 EVP [équivalent vingt pieds] à son sommet en 2021 et demeure, aujourd’hui, autour de 8 % du volume total traité par le Port de Montréal. Le phénomène touche principalement l’Ontario, qui représente près de 70 % du leakage [fuite commerciale], particulièrement via les ports de New York et de Philadelphie, qui captent à eux seuls la majorité des volumes détournés⁴⁹.

Le Greater Vancouver Board of Trade a constaté le même phénomène que le port de Montréal. En 2023 et 2024, les perturbations des activités portuaire et ferroviaire dans les ports de la côte Ouest du Canada ont retardé « des exportations cruciales, perturbé la circulation de marchandises d’une valeur approximative de 19,2 milliards de dollars et fait augmenter les coûts pour les consommateurs et les entreprises⁵⁰ ». Le Greater Vancouver Board of Trade craint que d’autres perturbations de travail entraînent, une fois de plus, « le détournement des marchandises canadiennes vers les ports américains » et nuisent à la réputation de fiabilité du Canada comme partenaire commercial.

Des représentants du secteur agricole ont également fait part des répercussions négatives des grèves ou des lock-out pour la production et la livraison des produits agricoles. Par exemple, l’année 2024 fut particulièrement difficile pour les producteurs de grains du Canada. Selon le président des Producteurs de grains du Canada, Scott Hepworth, l’arrêt des opérations en août 2024 des deux principaux chemins de fer du pays est survenu « en plein milieu des récoltes⁵¹ ». Ces difficultés furent accentuées par l’arrêt de travail au port de Vancouver en septembre 2024, selon M. Hepworth. Il s’agit d’une période critique alors que le grain doit être transporté vers les ports canadiens pour être exporté.

Les producteurs canadiens de viande dépendent également d’une chaîne d’approvisionnement fiable pour expédier leurs produits au Canada et à l’étranger. Compte tenu de la nature de ce produit, la viande ne peut pas être entreposée sur une longue période de temps sans se gâter⁵². De plus, les interruptions de travail dans le secteur des transports ont des répercussions négatives sur les exportations de viande à l’étranger selon le Conseil des viandes du Canada (CVC) :

⁴⁹ Administration portuaire de Montréal, *mémoire*.

⁵⁰ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Bridgitte Anderson).

⁵¹ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Scott Hepworth, président, Producteurs de grains du Canada).

⁵² TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Russ Mallard).

Au cours des 18 derniers mois, nous avons commencé à expédier des produits surgelés au Japon. Ils vont à Halifax, et il faut de 50 à 60 jours pour qu'ils arrivent à Osaka ou à une autre porte d'entrée. C'est un problème. Les gens cherchent des ressources fiables. L'idée d'une grève ou d'une interruption des services portuaires suffirait à dissuader les acheteurs potentiels ou les clients actuels d'acheter chez nous s'ils se disaient que le produit qu'ils achètent pourrait ne pas être livré⁵³.

Pour l'industrie des engrais, les interruptions de travail à répétition dans les secteurs ferroviaires et portuaires représentent « l'un des risques les plus existentiels » auxquels ces entreprises sont confrontées⁵⁴. Le président et directeur général de Fertilisants Canada, Michael Bourque, a expliqué au comité quelles étaient les répercussions des perturbations dans ce secteur d'activité :

Les engrais ne sont pas des produits qui peuvent attendre. Ils doivent être appliqués pendant des périodes saisonnières très circonscrites — de trois à cinq semaines au printemps et à l'automne — et le moment de leur application détermine le succès ou l'échec des cultures. Lorsque les trains s'arrêtent ou que les ports ferment, les engrais ne se rendent pas aux agriculteurs, les rendements sont gravement touchés et l'approvisionnement alimentaire mondial est menacé⁵⁵.

Il a aussi été question lors des travaux du comité des répercussions des conflits de travail sur les exportations de potasse. Le Canada est le plus grand producteur et exportateur mondial de potasse, suivi de la Russie et du Bélarus⁵⁶. Les représentants de Fertilisants Canada, de l'AMC et de Canpotex ont affirmé que les arrêts de travail survenus dans les ports et les chemins de fer entre 2022 et 2024 ont fait perdre des parts de marché au Canada dans ce secteur⁵⁷, en plus d'avoir « d'importantes conséquences géopolitiques⁵⁸ ».

Des témoins ont également parlé de la décision de l'entreprise canadienne Nutrien de construire un nouveau terminal au port de Longview, dans l'État de Washington aux États-Unis, plutôt qu'au Canada. L'annonce provenant de cette entreprise qui

⁵³ *Ibid.*

⁵⁴ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Michael Bourque).

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ Ressources naturelles Canada, *Faits sur la potasse*.

⁵⁷ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Michael Bourque), (Geoff Smith).

⁵⁸ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Natashia Stinka).

est un important fournisseur mondial de produits et de services agricoles, a été faite en novembre 2025⁵⁹. Mme Raitt a soutenu qu'il avait été « dévastateur de voir Nutrien jeter son dévolu sur un port américain⁶⁰ ». Dans son mémoire, la Coalition maritime canadienne a affirmé que Nutrien avait nommé la stabilité de la main-d'œuvre comme l'un des facteurs de sa décision⁶¹.

Le milieu des affaires est préoccupé par l'impact négatif des conflits de travail. De petites et moyennes entreprises (PME) subissent des « dommages collatéraux » en raison des difficultés à s'approvisionner pendant les grèves ou des lock-out⁶². Ces PME sont confrontées aux impacts suivants :

- une baisse de leurs ventes;
- la perte de produits périssables;
- des ruptures de stock;
- l'imposition de pénalités contractuelles pour des retards dans la livraison;
- la réduction de la production et une diminution des heures de travail des employés⁶³.

Dans le secteur de la chimie industrielle, plus de 85 % des produits chimiques et des résines sont expédiés par l'entremise des chemins de fer⁶⁴. Ces produits sont distribués à des entreprises œuvrant dans le secteur de la fabrication d'aliments, des mines, de la foresterie, de la construction automobile, de l'énergie, du raffinage des métaux et de la défense. Quand le transport de produits chimiques est interrompu, ces entreprises doivent suspendre leurs activités selon l'ACIC⁶⁵.

Certains de ces produits chimiques sont utilisés pour le traitement des eaux usées et le fonctionnement quotidien des infrastructures en eau potable. Dans un mémoire soumis au comité, la Toronto Water a expliqué comment les municipalités dépendent fortement de cet approvisionnement pour le traitement de l'eau potable :

⁵⁹ Nutrien, [*Leading the future of global agriculture*](#) [en anglais] et Nutrien, [*Nutrien Advancing Plans to Expand West Coast Capacity to Strengthen Canada's Global Potash Leadership*](#) [en anglais].

⁶⁰ TRCM, [*Témoignages*](#), 26 novembre 2025 (L'honorable Lisa Raitt).

⁶¹ Coalition maritime canadienne, [*mémoire*](#).

⁶² TRCM, [*Témoignages*](#), 5 novembre 2025 (Jasmin Guénette, vice-président, Affaires nationales, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante).

⁶³ *Ibid.*

⁶⁴ TRCM, [*Témoignages*](#), 5 novembre 2025 (Greg Moffatt).

⁶⁵ Association canadienne de l'industrie de la chimie, [*mémoire*](#).

Pour la production d'eau potable, des produits chimiques tels que le sulfate d'aluminium, le chlorure de polyaluminium, le chlore et l'acide phosphorique sont essentiels pour répondre aux exigences en matière de réglementation et garantir une eau propre à la consommation. Dans la plupart des cas, il n'existe pas d'autres options de traitement pouvant être mises en œuvre facilement si ces produits chimiques ne sont pas disponibles⁶⁶.

De son côté, Solution de traitement des eaux Kemira Canada est également d'avis que « toute perturbation de l'approvisionnement en produits chimiques utilisés dans le traitement de l'eau compromet l'intégrité des systèmes d'eau potable et présente des risques directs et évitables pour la sécurité publique⁶⁷ ».

La réputation du Canada comme partenaire commercial fiable

Dans certaines de ces décisions, le CCRI a reconnu qu'un arrêt de travail dans le secteur des transports pouvait causer des préjudices au commerce et à la réputation du Canada. Toutefois, ces facteurs ne sont pas pris en considération par le CCRI lorsqu'il rend une décision en vertu de l'article 87.4 du *Code canadien du travail* sur le maintien des activités advenant un arrêt de travail :

Il ne fait aucun doute qu'un arrêt de travail au CN entraînerait des désagréments et des difficultés économiques et peut-être, comme l'ont laissé entendre certains groupes et organisations, nuirait à la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable à l'échelle mondiale. Bien que ce préjudice éventuel soit loin d'être négligeable, le Conseil n'a pas à tenir compte de ces facteurs lorsqu'il examine une question qui lui est renvoyée en vertu de l'article 87.4 du Code⁶⁸.

Au sujet de la réputation commerciale du Canada, Tamara Rudge, directrice générale, Politiques des transports terrestres de Transports Canada, a fait la remarque suivante :

⁶⁶ Ville de Toronto, [mémoire](#).

⁶⁷ Solution de traitement des eaux Kemira Canada, [mémoire](#).

⁶⁸ [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#), 2024 CCRI 1154, par. 98.

[C]e qui est difficile au sujet des menaces d'arrêt de travail, c'est que, pour les clients et pour ceux qui font notre réputation commerciale, c'est quelque chose que nous pourrions empêcher. Quand il s'agit d'une rivière atmosphérique, même si les clients sont quand même frustrés et même si cela a le même effet de bloquer nos chaînes d'approvisionnement, du côté de la main-d'œuvre, on a l'impression — et c'est ce que nous disent les expéditeurs — qu'il s'agit d'une situation régulière propre au Canada et que cela compromet notre aptitude à être un partenaire commercial fiable⁶⁹.

Les représentants d'entreprises ferroviaires et d'associations qui les représentent ont émis des commentaires sur les répercussions des conflits de travail sur la réputation du Canada. Selon M. Cato de CPKC, la réputation du pays est « ternie » lorsque les chaînes d'approvisionnement du pays sont paralysées en raison des perturbations récurrentes du travail⁷⁰. Pour la vice-présidente adjointe des relations de travail au CN, Stephanie McGuire, le Canada doit moderniser son cadre de négociation collective, car les arrêts de travail menacent « la productivité et la réputation du Canada⁷¹ ». Selon l'ACFC, les arrêts de travail de 2023 et 2024 ont eu « des répercussions immédiates sur les travailleurs, les collectivités, les entreprises et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable⁷² ».

Des témoins du secteur maritime ont émis des commentaires similaires. Les arrêts de travail successifs ne présentent pas le Canada comme « une destination fiable pour le trafic international » selon la Coalition maritime canadienne⁷³. Cette coalition soutient que la réputation du Canada est « irrémédiablement entachée » lorsqu'une partie de ce trafic est détourné vers d'autres pays. Pour l'Association des employeurs maritimes (AEM), ces perturbations compromettent « la réputation et la compétitivité de l'industrie face à nos concurrents⁷⁴ ». La British Columbia Maritime Employers Association (BCMEA) et la Western Canadian Shippers' Coalition ont fait le même constat⁷⁵.

⁶⁹ TRCM, *Témoignages*, 28 octobre 2025 (Tamara Rudge, directrice générale, Politiques des transports terrestres, Transports Canada).

⁷⁰ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Nathan Cato).

⁷¹ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Stephanie McGuire, vice-présidente adjointe, Relations de travail, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada).

⁷² Association des chemins de fer du Canada, *mémoire*.

⁷³ Coalition maritime canadienne, *mémoire*.

⁷⁴ Association des employeurs maritimes, *mémoire*.

⁷⁵ Western Canadian Shippers' Coalition, *mémoire*; British Columbia Maritime Employers Association, *mémoire*.

Pour l'Association canadienne des transitaires internationaux (CIFFA), le Canada est à un moment décisif en tant que nation commerciale crédible. Selon CIFFA, le Canada doit établir le plus rapidement possible « un cadre législatif moderne en matière de relations de travail⁷⁶ ». Si ce cadre n'est pas mis en œuvre, le pays subira « des dommages économiques et réputationnels supplémentaires ».

Des enjeux relatifs à la réputation du Canada ont également été soulevés par des intervenants du secteur minier. L'AMC a constaté que les arrêts de travail à répétition réduisent « la confiance dans le Canada en tant que destination d'investissement⁷⁷ ».

L'ACIC a demandé que le gouvernement du Canada reconnaisse que la fiabilité et la prévisibilité du commerce et du transport soient considérées comme des éléments essentiels à l'économie et à la bonne réputation du Canada. Selon l'ACIC, le Canada ne pourra pas doubler ses exportations dans les prochaines années, car « nous avons la réputation d'un pays dont les chemins de fer et les ports ferment tout le temps⁷⁸ ».

La Fédération canadienne de l'agriculture (FCA) et la Fédération de l'agriculture de l'Ontario (FAO), ont soutenu que les perturbations entachent « la réputation du Canada à titre d'exportateur fiable⁷⁹ ». Ce sont les atteintes à la réputation qui sont « les répercussions les plus dommageables » selon la FCA⁸⁰. Selon Chris Procyk, vice-président de l'Agricultural Producers Association of Saskatchewan, le système ferroviaire canadien est considéré « douteux » par des clients étrangers⁸¹.

Dans le domaine du grain, le Canada n'a pas la réputation d'être un partenaire fiable, notamment auprès des importateurs de blé dur de l'Afrique du Nord⁸². De leur côté, les entreprises œuvrant dans le secteur canadien de la viande consacrent des ressources considérables à l'établissement et au maintien de relations avec leurs clients étrangers⁸³. Or, ces relations sont en péril lorsque ces entreprises ne peuvent livrer leurs produits selon Russ Mallard du CVC⁸⁴.

L'International Longshore and Warehouse Union Canada (ILWU Canada) s'est montré d'avis que c'est plutôt le recours répété à l'article 107 par le ministre du Travail qui contribue indirectement à entacher la réputation du Canada.

⁷⁶ Association canadienne des transitaires internationaux, *mémoire*.

⁷⁷ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Geoff Smith).

⁷⁸ Association canadienne de l'industrie de la chimie, *mémoire*.

⁷⁹ Fédération de l'agriculture de l'Ontario, *mémoire*.

⁸⁰ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Bill Prybylski).

⁸¹ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Chris Procyk).

⁸² TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Scott Hepworth).

⁸³ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Russ Mallard).

⁸⁴ *Ibid.*

L'intervention répétée du ministre du Travail a pour résultat de créer « une incertitude prolongée, des conventions collectives imparfaites et précaires et, ironiquement, une atteinte à la réputation commerciale du Canada⁸⁵ ».

Le droit de grève

Au cours de l'étude, les syndicats et d'autres témoins ont affirmé au comité que la décision *Saskatchewan Federation of Labour* de 2015 de la Cour suprême du Canada avait reconnu que le droit de grève était protégé par la Constitution canadienne⁸⁶. De l'avis de la Cour, une loi qui limite l'exercice du droit de grève contrevient à l'alinéa 2d) de la *Charte canadienne des droits et libertés* qui garantit la liberté d'association, si elle « entrave substantiellement » le processus de négociation collective⁸⁷. Des témoins ont toutefois mis l'accent sur le fait que, dans son jugement, la Cour avait également soutenu que ce droit n'était pas absolu⁸⁸, mais devait plutôt être limité le moins possible.

L'avocat Paul Champ de la firme Champ et Associés, à titre personnel, a maintenu que « [I]es travailleurs ne veulent pas faire la grève », s'absenter du travail et ne pas recevoir de chèque de paye, mais ils doivent parfois le faire pour améliorer leurs conditions d'emploi⁸⁹. Pour sa part, la présidente du CTC, Bea Bruske, a ajouté ceci :

Ils [les travailleurs] ont le droit de faire subir un préjudice économique directement à leur employeur et, oui, parfois indirectement à des tiers qui font affaire avec celui-ci⁹⁰.

⁸⁵ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Tom Doran, premier vice-président, International Longshore and Warehouse Union Canada).

⁸⁶ TRCM, *Témoignages*, 11 mars 2026 (L'honorable Patty Hajdu, c.p., députée, ministre de l'Emploi et des Familles et ministre responsable de l'Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, Emploi et Développement social Canada); *Témoignages*, 28 octobre 2025 (Me Paul Champ, avocat, Champ et Associés, à titre personnel); *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Barry Eidlin, professeur agrégé, Département de sociologie, Université McGill, à titre personnel); *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Bea Bruske); David Doorey, *mémoire*.

⁸⁷ Mayra Perez-Leclerc, « [La protection constitutionnelle du droit de grève](#) », Notes de la Colline, Bibliothèque du Parlement, 7 octobre 2025.

⁸⁸ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Nathan Cato), (Derrick Hynes, chef de la direction, Coalition maritime canadienne); *Témoignages*, 28 octobre 2025 (professeur Ian Lee); *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Michael Bourque).

⁸⁹ TRCM, *Témoignages*, 28 octobre 2025 (Me Paul Champ).

⁹⁰ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Bea Bruske).

Selon Me Champ, les grèves récentes pourraient s'expliquer par la hausse de l'inflation que le Canada a connue au cours des dernières années⁹¹. Il a précisé que les syndicats essaient de négocier pour pouvoir « au moins suivre l'augmentation du coût de la vie » ou plus. Afin d'améliorer leurs conditions de travail et s'assurer de ne pas travailler pour un salaire de plus en plus bas d'année en année, faire la grève est parfois le seul moyen. Dans un même ordre d'idées, le professeur agrégé du département de sociologie de l'Université McGill, Barry Eidlin, qui a témoigné à titre personnel, a soutenu que « c'est la menace de perturbation qui crée un environnement sous pression propice à la conclusion d'une entente entre les parties⁹² ».

M. Harvey a affirmé que le secteur ferroviaire canadien est d'accord pour que les employés soient bien rémunérés, spécifiant qu'ils le sont « plus que la moyenne canadienne⁹³ ». Selon les données de Statistique Canada, en 2025, les employés du secteur du « transport ferroviaire » au Canada avaient un salaire hebdomadaire moyen de 1 938,64\$ et ceux du « transport par eau » de 1 811,18\$. Le salaire hebdomadaire moyen pour toutes les industries du Canada en vertu du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord, était de 1 329,77\$⁹⁴.

En plus de la rémunération, des témoins ont évoqué d'autres enjeux susceptibles de contribuer aux conflits de travail, tel que l'incidence de l'intelligence artificielle et de l'automatisation sur la main-d'œuvre et la sécurité d'emploi⁹⁵ et la gestion de la fatigue (périodes de repos)⁹⁶. À propos de la fatigue, le président de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada (CFTC), Paul Boucher, a fait le commentaire suivant :

⁹¹ Statistique Canada, « [Tendances des prix : 1914 à aujourd'hui](#) », base de données, consultée le 24 avril 2026.

⁹² TRCM, [Témoignages](#) 29 octobre 2025 (professeur Barry Eidlin).

⁹³ TRCM, [Témoignages](#), 29 octobre 2025 (Eric Harvey).

⁹⁴ Le « [transport ferroviaire](#) » correspond au code 482 du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord 2022 et le « [transport par eau](#) » au code 483. Le « transport par eau » comprend le transport hauturier, côtier et sur les Grands Lacs, de même que le transport sur les eaux intérieures. Statistique Canada, « 0626_10 Tableau 1 : Salaire horaire et hebdomadaire moyen et médian des employés en emploi selon certaines industries, Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) 2022, Canada, moyennes annuelles, 2025 (personnes x 1 000 sauf indication contraire) », données partagées avec la Bibliothèque du Parlement le 6 mai 2026.

⁹⁵ TRCM, [Témoignages](#), 26 novembre 2025 (L'honorable Lisa Raitt); [Témoignages](#), 4 novembre 2025 (Pam Schwann), (Bea Bruske).

⁹⁶ TRCM, [Témoignages](#), 4 novembre 2025 (Paul Boucher, président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada), (Me Ken Stuebing, associé, CaleyWray, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada).

La fatigue est un problème de sécurité de premier plan pour les employés et le public. Les employés des services roulants du CN et du CPKC ont été victimes de manquements systémiques aux droits au repos des employés en vertu des conventions collectives⁹⁷.

M. Boucher a également soutenu que la rémunération et quelques questions de sécurité sont tout ce qui se règle lors d'un arbitrage de différends, suggérant que les plus grands enjeux demeurent en suspens et ne sont adressés que dans le cadre d'une entente négociée⁹⁸. M. Boucher a ajouté ceci :

Compte tenu de l'évolution actuelle du monde, il y aura toujours des problèmes à la table de négociation. L'idée centrale ici est que les deux parties doivent négocier de bonne foi⁹⁹.

Au cours de l'étude, il a aussi été question du manque de transparence dans le déroulement des négociations collectives; la confidentialité des négociations empêchant de savoir quels sont les enjeux problématiques. M. Hepworth et le directeur de la FCA, Bill Prybylski, ont tous deux estimé que plus de transparence au sujet des causes profondes des arrêts de travail permettrait peut-être plus de proactivité quant à la recherche de solutions pérennes aux conflits de travail¹⁰⁰.

La ministre de l'Emploi et des Familles et ministre responsable de l'Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, l'honorable Patty Hajdu, c.p., députée, a soutenu que la « syndicalisation est un élément important de la façon dont nous bâtissons une classe moyenne saine », et a ajouté que « les syndicats protègent les salaires. Ils protègent les travailleurs contre les préjudices. Ils veillent à ce que les milieux de travail soient sûrs¹⁰¹ ». Mme Raitt a aussi affirmé que bien que l'on blâme souvent les syndicats pour les arrêts de travail au Canada, « l'histoire réelle de ces arrêts de travail montre que ce sont les lock-out des entreprises qui ont provoqué les plus importants arrêts de travail récemment¹⁰² ». Selon Mme Raitt, il faut accorder plus d'effort à la stabilité des relations de travail au

⁹⁷ TRCM, [Témoignages](#), 4 novembre 2025 (Paul Boucher).

⁹⁸ *Ibid.*

⁹⁹ *Ibid.*

¹⁰⁰ TRCM, [Témoignages](#), 18 novembre 2025 (Bill Prybylski), (Scott Hepworth).

¹⁰¹ TRCM, [Témoignages](#), 11 mars 2026 (L'honorable Patty Hajdu).

¹⁰² TRCM, [Témoignages](#), 26 novembre 2025 (L'honorable Lisa Raitt).

Canada et ces efforts doivent être faits en permanence et non seulement durant les périodes de négociation.

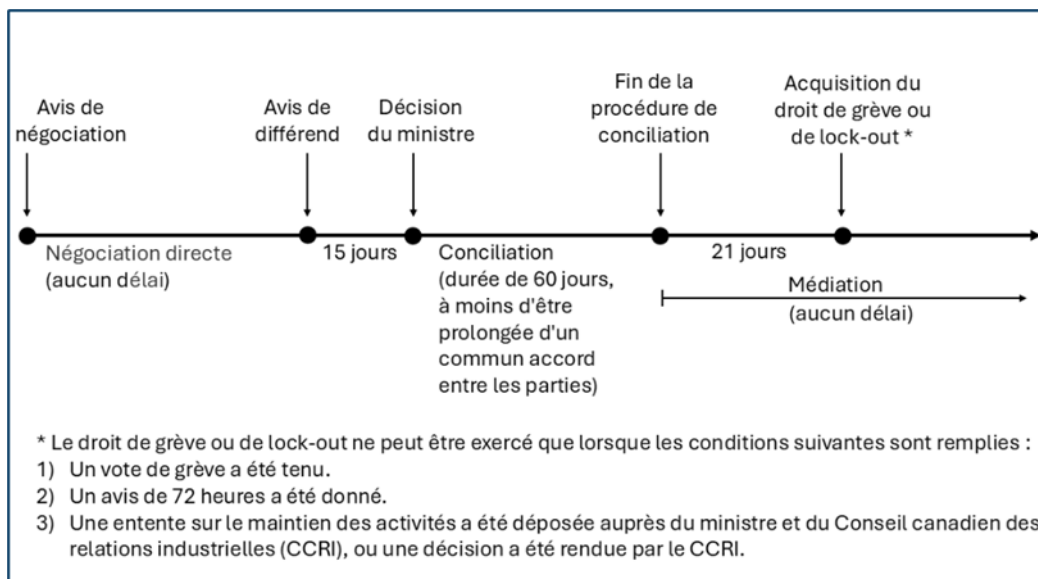
Négociation collective et interventions

Les relations de travail des entreprises sous réglementation fédérale sont régies par la partie I du *Code canadien du travail*. Les parties II, III et IV traitent respectivement de la santé et de la sécurité, de la durée normale du travail, du salaire, des congés et des jours fériés et pour finir, des sanctions administratives pécuniaires.

Partie 1 du *Code canadien du travail*

Dans le cadre de son étude, le comité s'est concentré sur certaines dispositions de la partie I concernant le maintien des activités et le retour au travail. La figure 2 présente les étapes du processus de négociation collective.

Figure 2 – Processus de négociation collective – *Code canadien du travail*, Partie I



Source : Emploi et développement social Canada, *Négociation collective – Programme du travail*.

En vertu du *Code canadien du travail*, au plus tard le quinzième jour suivant la date à laquelle l'avis de négociation collective a été donné, les parties doivent conclure une entente concernant les activités qui seront maintenues en cas d'arrêt de travail (paragraphe 87.4(2)). Cette entente doit être soumise au CCRI et au ministre du Travail et est assimilée à un ordonnance du CCRI (paragraphe 87.4(3)). Sans entente, les parties peuvent demander au CCRI de déterminer les activités à maintenir

(paragraphe 87.4(4)). Les exigences en matière de maintien des activités sont édictées dans le paragraphe 87.4(1) du *Code canadien du travail* :

87.4 (1) Au cours d'une grève ou d'un lock-out non interdits par la présente partie, l'employeur, le syndicat et les employés de l'unité de négociation sont tenus de maintenir certaines activités — prestation de services, fonctionnement d'installations ou production d'articles — dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public¹⁰³.

Selon M. Doran, les activités maintenues au niveau des services portuaires comprennent généralement ceci :

le déplacement des passagers de navires de croisière en toute sécurité dans les terminaux, la vérification des conteneurs réfrigérés, afin que les marchandises ne se gâtent pas, et le maintien de la sécurité portuaire et des interventions d'urgence essentielles¹⁰⁴.

Le *Code canadien du travail* inclut une disposition particulière pour le maintien de certaines activités liées au transport du grain :

*87.7 (1) Pendant une grève ou un lock-out non interdits par la présente partie, l'employeur du secteur du débardage ou d'un autre secteur d'activités visé à l'alinéa a) de la définition de **entreprise fédérale** à l'article 2, ses employés et leur agent négociateur sont tenus de maintenir leurs activités liées à l'amarrage et à l'appareillage des navires céréaliers aux installations terminales ou de transbordement agréées, ainsi qu'à leur chargement, et à leur entrée dans un port et leur sortie d'un port¹⁰⁵.*

¹⁰³ En vertu du paragraphe 87.4(5) du *Code canadien du travail*, le ministre du travail peut aussi renvoyer au CCRI toute question portant sur la capacité d'une entente conclue entre les parties de satisfaire aux exigences du paragraphe 87.4(1).

¹⁰⁴ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Tom Doran).

¹⁰⁵ L'alinéa 2a) du *Code canadien du travail* énonce que les entreprises fédérales incluent les installations, ouvrages ou secteurs d'activités qui relèvent de la compétence législative du Parlement, incluant « ceux qui se rapportent à la navigation et aux transports par eau, entre autres à ce qui touche l'exploitation de navires et le transport par navire partout au Canada ».

Dans son mémoire, le Gouvernement de la Saskatchewan a expliqué que bien que le paragraphe 87.7(1) assure le maintien de certaines activités liées à la manutention du grain, il ne garantit pas son transport sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Il a ajouté ceci :

Étant donné qu'il n'est pas pratique de maintenir le chargement des navires au port sans que l'approvisionnement en grain soit assuré par les chemins de fer, il n'est pas logique d'exiger qu'un élément de la chaîne d'approvisionnement maintienne ses activités, sans exiger la même chose des autres¹⁰⁶.

Comme le montre la figure 2, plusieurs conditions doivent être remplies avant que les parties puissent avoir recours à un arrêt de travail. En cas d'impasse dans les négociations, un avis de différend est soumis au ministre du Travail (paragraphe 71(1)) et le ministre peut nommer un conciliateur dans les quinze jours qui suivent (paragraphe 72(1)). Après la conciliation vient une période de réflexion de 21 jours et c'est au bout de ces 21 jours que les parties font l'acquisition du droit de grève ou de lock-out. Le ministre peut, à tout moment, nommer un médiateur pour aider les parties à parvenir à une entente (paragraphe 105(1)).

La ministre Hajdu, a expliqué que puisque les meilleures ententes sont celles conclues à la table de négociation, le gouvernement du Canada met « davantage l'accent sur l'intervention précoce auprès des parties, par l'entremise du Service fédéral de médiation et de conciliation (SFMC)¹⁰⁷ ». Elle a ajouté que le SFMC intervient dès le début du processus si les parties le souhaitent et qu'au cours de la dernière année fiscale, l'équipe de médiation du SFMC a aidé plus de 200 négociations collectives, dont 97 % se sont réglées sans arrêt de travail. La ministre a aussi dit se rendre disponible à rencontrer les parties au cours du processus de négociation si elles le désirent.

Dans une correspondance envoyée au comité, la ministre a expliqué que le SFMC va prochainement s'entretenir avec les syndicats et employeurs œuvrant dans des secteurs clés des chaînes d'approvisionnement dont les conventions collectives arrivent à échéance, afin de leur offrir du support et les « encourager à travailler avec les médiateurs fédéraux dans le cadre d'un processus de renouvellement anticipé¹⁰⁸ ».

¹⁰⁶ Gouvernement de la Saskatchewan, *mémoire*.

¹⁰⁷ TRCM, *Témoignages*, 11 mars 2026 (L'honorable Patty Hajdu).

¹⁰⁸ L'honorable Patty Hajdu, *mémoire*.

Advenant un arrêt de travail, si le ministre du Travail désire y mettre fin, il peut faire une loi de retour au travail ou encore recourir à l'article 107.

107 Le ministre peut prendre les mesures qu'il estime de nature à favoriser la bonne entente dans le monde du travail et à susciter des conditions favorables au règlement des désaccords ou différends qui y surgissent; à ces fins il peut déférer au Conseil toute question ou lui ordonner de prendre les mesures qu'il juge nécessaires.

L'article 107 permet au ministre de déférer toute question au CCRI ou d'ordonner au CCRI de prendre les mesures que le ministre juge nécessaires. En pratique, cela se traduit souvent par un retour au travail.

Le paragraphe 90(1) du *Code canadien du travail* permet également la suspension d'un arrêt de travail en cas de dissolution du Parlement.

90 (1) S'il estime qu'une grève ou un lock-out qui a été déclenché ou risque de l'être au cours de l'intervalle qui sépare la date de dissolution du Parlement et celle fixée pour le retour des brefs lors des élections générales consécutives est ou serait, bien que conforme à la présente partie, préjudiciable à l'intérêt national, le gouverneur en conseil peut, par décret pris pendant cet intervalle, empêcher le déclenchement de la grève ou du lock-out au cours de la période commençant à la date du décret et se terminant le vingt et unième jour suivant la fin de l'intervalle.

La ministre Hajdu a défini son rôle de ministre du Travail de la manière suivante :

Je crois qu'à titre de gouvernement et surtout à titre de ministre du Travail, mon travail consiste à favoriser la stabilité de nos chaînes d'approvisionnement, à assurer de véritables négociations collectives et à respecter le droit fondamental des travailleurs de faire la grève, un droit qui, comme vous le savez, est inscrit dans nos droits garantis par la Charte¹⁰⁹.

¹⁰⁹ TRCM, [Témoignages](#), 11 mars 2026 (L'honorable Patty Hajdu).

Les interventions du Conseil canadien des relations industrielles et du gouvernement du Canada

Le CCRI est un tribunal quasi judiciaire indépendant qui a le mandat « de favoriser l'établissement et le maintien de relations du travail harmonieuses dans les secteurs d'activités relevant de la compétence fédérale¹¹⁰ ». La présidente du CCRI, Maryse Tremblay, a comparu devant le comité pour expliquer le fonctionnement du Conseil. Me Tremblay a rappelé que le CCRI exerce ces pouvoirs à l'abri des influences externes. De par sa nature, la présidente du CCRI ne peut donc pas se prononcer sur certains enjeux relatifs aux articles 87.4 et 107 du *Code*¹¹¹.

L'article 87.4 : Sa portée et son interprétation par le Conseil canadien des relations industrielles

En 2024, le CCRI a rendu plusieurs décisions en vertu de l'article 87.4. Des témoins ont cité certaines de ces décisions lors de leur témoignage. Mentionnons à titre d'exemple :

- CPKC et CFTC ([2024 CCRI 1153](#));
- CN et CFTC ([2024 CCRI 1154](#));
- AEM et Syndicat des débardeurs, section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique ([2024 CCRI 1147](#)).

Des avocats spécialisés en droit du travail se sont prononcés sur la portée de l'article 87.4 et l'interprétation qu'en donne le CCRI. Selon Me Champ, la jurisprudence du Conseil démontre qu'il privilégie une interprétation restrictive de cet article, qui n'inclut pas la protection du public contre « les conséquences économiques » ou « les difficultés personnelles¹¹² ».

Ce point de vue est partagé par Me Christopher D. Pigott, associé avec la firme Fasken Martineau DuMoulin LLP. Selon Me Pigott, le CCRI a conclu à plusieurs reprises que l'article 87.4 ne s'applique pas aux « risques pour le bien-être économique et la stabilité financière du Canada ou pour la chaîne d'approvisionnement nationale¹¹³ ». Me Pigott a précisé que l'application des

¹¹⁰ Conseil canadien des relations industrielles, *Rapport annuel 2023-2024*, p. 12.

¹¹¹ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (Me Maryse Tremblay, présidente, Conseil canadien des relations industrielles).

¹¹² TRCM, *Témoignages*, 28 octobre 2025 (Me Paul Champ).

¹¹³ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Me Christopher D. Pigott, associé, Fasken Martineau DuMoulin LLP).

dispositions relatives au maintien des activités prévues à l'article 87.4 posait deux problèmes :

- Les employeurs et les syndicats ne parviennent presque jamais à s'entendre sur les services qui doivent être maintenus pendant un arrêt de travail. Il revient au CCRI de trancher les litiges. Les parties doivent étayer leur position avec de nombreuses preuves et le CCRI peut prendre des mois, voire des années avant de rendre une décision.
- Par ailleurs, même lorsque les parties ou le CCRI désignent des activités comme étant essentiels, il est difficile de déterminer comment maintenir ces services et qui sont les employés qui doivent les fournir¹¹⁴.

Expertise et délais

Des témoins ont remis en question l'expertise du CCRI pour statuer sur des questions touchant la santé et la sécurité du public, les services essentiels ou les répercussions sur la chaîne d'approvisionnement. L'AEM a mentionné ceci dans son mémoire :

Le CCRI n'est pas l'instance adéquate pour statuer sur des questions touchant la santé et la sécurité du public ou l'intérêt public. Il ne dispose pas des outils nécessaires pour évaluer les enjeux liés aux services essentiels¹¹⁵.

L'AEM a suggéré qu'une instance dotée de l'expertise nécessaire en matière de protection de l'intérêt public, « telle que la Cour fédérale », soit habilitée à statuer sur des questions touchant la santé et la sécurité du public¹¹⁶. Des juges spécialisés pourraient être désignés pour étudier ces dossiers. L'ACP s'est dite en faveur que le CCRI demande l'aide d'experts pour rendre ses décisions¹¹⁷.

De son côté, le Syndicat des métallos considère que le CCRI dispose des connaissances spécialisées et l'expérience nécessaire pour examiner, confirmer, modifier ou annuler tout ordre ou accord lié au maintien des activités pendant une interruption de travail¹¹⁸. Me Tremblay a précisé que le *Code canadien du travail* contient une disposition qui prévoit que le président(e) et les vice-président(e)s du

¹¹⁴ *Ibid.*

¹¹⁵ Association des employeurs maritimes, *mémoire*.

¹¹⁶ *Ibid.*

¹¹⁷ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (Katie Kachur).

¹¹⁸ Syndicat des Métallos, *mémoire*.

CCRI doivent avoir une expérience et des compétences dans le domaine des relations industrielles¹¹⁹. Cependant, aucune exigence spécifique n'est requise concernant un secteur d'activités particulier, telle qu'une expérience dans « le domaine de la chaîne d'approvisionnement¹²⁰ ».

Des témoins ont également exprimé des préoccupations quant aux délais de traitement du CCRI pour rendre des décisions en vertu de l'article 87.4, lorsque les parties ne s'entendent pas sur les activités qui doivent être maintenues en cas d'arrêt de travail. Le président de l'Association canadienne de gestion du fret (ACGF), John Corey, a évoqué un délai de trois mois pour obtenir une décision à l'été 2024, ce qui, selon lui, « n'a fait que prolonger l'incertitude¹²¹ ».

Me Tremblay a fourni quelques explications au comité concernant les délais de traitements de certains dossiers confiés au CCRI :

[Je] peux dire que nous avons des ressources limitées, comme beaucoup d'institutions gouvernementales. C'est alors que nous avons des retards, ou c'est du moins ainsi que les gens perçoivent le temps nécessaire pour rendre une décision, et cela peut être pour diverses raisons. Parfois, les preuves qui doivent être examinées sont très complexes. Nous avons un nombre limité de décideurs et également un nombre limité d'employés pour aider les décideurs¹²².

Les recours récents à l'article 107 par les ministres du Travail ont augmenté la charge de travail du CCRI selon Me Tremblay. CIFFA a recommandé de renforcer la capacité du CCRI au moyen d'un financement et d'un effectif stables afin d'assurer une médiation rapide et efficace¹²³.

L'article 107 : Commentaires des témoins concernant son utilisation

De 1984 et 2024, l'article 107 a été utilisé « avec parcimonie » par les différents ministres du Travail¹²⁴. Toutefois, entre juin 2024 et août 2025, huit renvois ministériels ont été effectués en vertu de cet article, donc les suivants :

¹¹⁹ [Code canadien du travail](#), L.R.C. 1985, ch. L-2, par. 10 (5).

¹²⁰ TRCM, [Témoignages](#), 19 novembre 2025 (Me Maryse Tremblay).

¹²¹ TRCM, [Témoignages](#), 4 novembre 2025 (John Corey, président, Association canadienne de gestion du fret)

¹²² TRCM, [Témoignages](#), 19 novembre 2025 (Me Maryse Tremblay).

¹²³ Association canadienne des transitaires internationaux, [mémoire](#).

¹²⁴ [Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada](#), 2024 CCRI 1162, par. 43.

- CN et CFTC ([2024 CCRI 1162](#));
- CPKC et CFTC ([2024 CCRI 1162](#));
- BCMEA et ILWU, Local 514 ([2025 CCRI 1193](#));
- AEM et Syndicat des débardeurs, section locale 375 du Syndicat canadien de la fonction publique, Port de Montréal, (*Motifs de décision à venir*);
- Société des Arrimeurs de Québec Inc. et Syndicat des débardeurs du Port de Québec, section locale 2614 du Syndicat canadien de la fonction publique, (*Motifs de décision à venir*).

Des témoins ont émis des avis divers sur la pertinence, la portée ou la légalité pour un ministre de demander au CCRI d'intervenir dans un conflit de travail en invoquant l'article 107. Selon Me Champ, l'article 107 n'est pas conforme au « principe de légalité » qui consiste à connaître les règles de droit « à l'avance¹²⁵ ». Les syndicats se retrouvent dans une situation d'incertitude, dans la mesure où ils ne peuvent prédire quand cet article sera invoqué. Me Champ a également émis des doutes sur la légalité de l'article 107 :

Selon mon avis juridique — que je vous offre à titre gracieux —, un tribunal n'aura même pas besoin de se référer à la Constitution. Le tribunal n'aura pas à dire que c'est inconstitutionnel. Je pense qu'un tribunal conclura que l'article 107 n'a pas été adopté à cette fin. Il n'était pas destiné à être aussi radical, à inviter ouvertement le ou la ministre à faire tout ce qui lui plaît pour mettre fin à une grève¹²⁶.

Pour le professeur Lee, le recours répété à l'article 107 est une décision « autocratique » qui « court-circuite le Parlement¹²⁷ ». Au cours des dernières années, les ministres du Travail ont préféré invoquer les pouvoirs discrétionnaires qui leur sont conférés en vertu de l'article 107 du *Code canadien du travail* plutôt que de recourir à des lois de retour au travail. Une loi de retour au travail oblige les gouvernements à tenir un débat public selon Me Champ¹²⁸. Ce point de vue est partagé par le Syndicat des métallos et le CTC, qui considèrent qu'une loi de retour

¹²⁵ TRCM, [Témoignages](#), 28 octobre 2025 (Me Paul Champ).

¹²⁶ *Ibid.*

¹²⁷ TRCM, [Témoignages](#), 28 octobre 2025 (professeur Ian Lee).

¹²⁸ TRCM, [Témoignages](#), 28 octobre 2025 (Me Paul Champ).

au travail est plus démocratique dans la mesure où elle doit faire l'objet d'un débat politique¹²⁹.

Selon le professeur Eidlin, la restriction du droit de grève des travailleurs par des ordonnances de retour au travail est « un moyen inefficace d'instaurer la paix industrielle¹³⁰ ». Les syndicats sont également critiques quant à l'utilisation de l'article 107. Selon le premier vice-président de ILWU Canada, le recours à répétition de l'article 107 par les ministres du Travail est « troublant¹³¹ ». Dans son mémoire, le syndicat a expliqué quelles sont les conséquences de son utilisation répétée sur le processus de négociation collective :

Du point de vue des relations de travail, la conséquence la plus importante est la modification des incitatifs. Si les employeurs et les syndicats en viennent à croire que les conflits majeurs seront systématiquement retirés de la table de négociation et confiés à l'arbitrage par décision ministérielle, le système s'éloigne des règlements négociés pour se rapprocher d'une escalade stratégique¹³².

Le Syndicat des métallos soutient que l'utilisation répétée de l'article 107 ne crée pas un climat de relations de travail et de négociation qui est sain à long terme. Il s'agirait plutôt « [d'un] contournement et [d'une] ingérence contre-productifs dans le droit constitutionnel des travailleurs et des syndicats de négocier collectivement¹³³ ». Pour la BCFMWU, l'article 107 est un mécanisme d'urgence et non pas « un outil de négociation¹³⁴ ».

Le CFTC s'est également montré critique à l'égard du ministre du Travail qui, en août 2024, a demandé au CCRI de mettre fin aux arrêts de travail et d'imposer un arbitrage définitif et exécutoire des différends pour régler les modalités des conventions entre le CN, le CPKC et les employés représentés par le CFTC. Son président, Paul Boucher, a dit ceci :

¹²⁹ Syndicat des métallos, *mémoire*; TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Bea Bruske).

¹³⁰ TRCM, *Témoignages* 29 octobre 2025 (professeur Barry Eidlin).

¹³¹ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Tom Doran).

¹³² International Longshore and Warehouse Union Canada, *mémoire*.

¹³³ Syndicat des Métallos, *mémoire*.

¹³⁴ BC Ferry and Marine Workers' Union, *mémoire*.

L'utilisation récente de l'article 107 a enhardi les employeurs sous réglementation fédérale et menace de perpétuer la négociation superficielle. Le CN et le CPKC se sont entendus pour créer une crise artificielle, ce qui a incité le ministre à invoquer l'article 107 pour miner les droits des travailleurs et récompenser les entreprises qui ne négocient pas de bonne foi¹³⁵.

L'Administration portuaire de Montréal s'est dite en faveur de maintenir « un usage exceptionnel de l'article 107¹³⁶ ». La Coalition maritime canadienne est également d'avis que cet article ne devrait être utilisé que dans des « circonstances extraordinaires¹³⁷ ».

De son côté, le gouvernement de la Saskatchewan accueille favorablement l'utilisation récente de l'article 107 par le gouvernement fédéral « pour mettre fin à des grèves ou à des lock-out et imposer l'arbitrage exécutoire ». Toutefois, il serait préférable que le gouvernement fédéral clarifie sa portée afin de renforcer « la certitude juridique et la clarté des orientations administratives¹³⁸ ».

Pour la FAO, le recours à l'article 107 est une mesure réactive, qui ne s'attaque pas aux causes profondes des différends en matière de relations de travail¹³⁹.

Modernisation du processus de négociation collective

Des témoins ont proposé diverses pistes de solution visant à renforcer la fiabilité des chaînes d'approvisionnement canadiennes. Alors que la vaste majorité des témoins s'entendent pour dire que les meilleures conventions collectives sont celles qui sont négociées, certains ont attesté que le processus actuel de négociation manquait d'incitatifs pour y arriver et qu'il fallait le moderniser. M. Harvey a assuré que le secteur ferroviaire soutenait la négociation collective et les accords négociés, mais que :

¹³⁵ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Paul Boucher).

¹³⁶ Administration portuaire de Montréal, *mémoire*.

¹³⁷ Coalition maritime canadienne, *mémoire*.

¹³⁸ Gouvernement de la Saskatchewan, *mémoire*.

¹³⁹ Fédération de l'agriculture de l'Ontario, *mémoire*.

le Canada a besoin d'un système équilibré et efficace de règlement des conflits du travail qui garantisse la stabilité et la prévisibilité de nos chaînes d'approvisionnement pour les clients qui en dépendent. Le régime actuel ne permet pas d'atteindre cet objectif¹⁴⁰.

Le chef de direction de la Coalition maritime canadienne, Derrick Hynes, a fait savoir que les employeurs cherchent à négocier librement et équitablement avec les syndicats, mais qu'il faut « trouver des outils qui permettent de garder les parties à la table des négociations »¹⁴¹. D'autres témoins ont parlé de chercher à atteindre un équilibre entre les droits des travailleurs et l'intérêt public ou national¹⁴². La présidente-directrice générale du Greater Vancouver Board of Trade, Bridgitte Anderson, a fait le commentaire suivant :

Le meilleur moyen d'en arriver à une entente est de négocier, mais, si ce n'est pas possible, il faut accorder la priorité à l'économie, à nos chaînes d'approvisionnement et à la circulation des marchandises, ainsi qu'à notre réputation commerciale¹⁴³.

Plusieurs témoins ont suggéré la mise en place de consultations entre le gouvernement fédéral, les syndicats, les employeurs et les entreprises concernées afin de réfléchir à l'avenir des négociations collectives. La ministre Hajdu a indiqué qu'au lendemain du jour de sa comparution devant le comité, elle allait participer à une réunion tripartite qui allait réunir l'ETCOF, le CTC et d'autres représentants du mouvement syndical¹⁴⁴. M. Foss a soutenu que tout cadre ou loi visant le maintien des activités devait inclure une perspective économique autochtone. À cet effet, il a recommandé la mise en place de consultations tripartites incluant le gouvernement fédéral, les syndicats et les représentants autochtones¹⁴⁵.

¹⁴⁰ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Eric Harvey).

¹⁴¹ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Derrick Hynes).

¹⁴² TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Stephanie McGuire); *Témoignages*, 19 novembre 2025 (Katie Kachur); *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Greg Moffatt); *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Bill Prybylski), (Lauren Martin, directrice, affaires publiques et conseillère juridique d'entreprise, Conseil des viandes du Canada).

¹⁴³ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Bridgitte Anderson).

¹⁴⁴ TRCM, *Témoignages*, 11 mars 2026 (L'honorable Patty Hajdu); Emploi et développement social Canada [a annoncé](#) le 17 avril 2026 la tenue de « consultations visant à renforcer les relations de travail et à mieux soutenir les travailleurs ».

¹⁴⁵ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Matthew Foss).

Dans son mémoire, le CTC s'est interrogé quant au concept d' « intérêt national », se demandant qu'est-ce que cela inclut précisément. Il a fait la recommandation suivante au comité :

Le Congrès du travail du Canada estime que le comité devrait rejeter l'idée selon laquelle les intérêts des compagnies de transport coïncident avec l'intérêt national, tandis que les syndicats sont accusés de « prendre les Canadiens en otages » lorsqu'ils poursuivent leurs objectifs collectifs légitimes. Nous encourageons plutôt le comité à enquêter sur les frustrations sous-jacentes liées à la qualité des emplois, à l'organisation du travail et à l'intensification du travail qui se sont accumulées au fil du temps¹⁴⁶.

Mme Bruske a appelé le comité à « défendre la négociation collective et le droit de grève garanti par la Charte¹⁴⁷ ». Selon Me Champ, le régime actuel fonctionne bien et pour M. Boucher, « il n'y a rien à changer dans le *Code* actuel. Les deux parties subissent des pressions économiques ¹⁴⁸».

Maintien des activités

Des témoins ont recommandé au comité que le libellé de l'article 87.4 soit revu afin d'inclure les conséquences économiques d'un arrêt de travail dans les secteurs ferroviaire et portuaire sur l'économie canadienne. D'autres témoins ont aussi suggéré de modifier le *Code canadien du travail* afin que des activités ou des marchandises spécifiques soient maintenues en cas d'arrêt de travail.

Le préjudice économique

Le Conseil canadien du commerce de détail s'est dit d'avis que les risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public évoqués à l'article 87.4 du *Code* devraient être interprétés en tenant compte de « vulnérabilités » propres au Canada, notamment le transport de nourriture et de médicaments dans les collectivités éloignées. Le Conseil considère que l'accès à la nourriture, aux médicaments et aux collectivités éloignées devrait être « explicitement reconnu comme essentiel¹⁴⁹ ».

¹⁴⁶ Congrès du travail du Canada, *mémoire*.

¹⁴⁷ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Bea Bruske).

¹⁴⁸ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Paul Boucher); *Témoignages*, 28 octobre 2025 (Me Paul Champ).

¹⁴⁹ Conseil canadien du commerce de détail, *mémoire*.

Dans un mémoire soumis au comité, le gouvernement de la Saskatchewan, a écrit que l'interprétation de l'article 87.4 devrait tenir compte « des répercussions économiques des interruptions de travail dans les secteurs ferroviaire et maritime du Canada¹⁵⁰ ». Aussi, le gouvernement de la Saskatchewan estime qu'il existe « de solides arguments » qui milite en faveur d'un réexamen et d'une modernisation de la définition des activités qui doivent être maintenues lors d'un conflit de travail¹⁵¹.

Pour l'AEM, il est « impératif » que des considérations économiques soient prises en compte dans la détermination du maintien des activités prévu à l'article 87.4¹⁵². L'AEM a suggéré qu'une liste énonciative soit intégrée au *Code* qui énumérerait les considérations économiques :

[Le] législateur pourrait plutôt opter pour une solution plus ciblée en prévoyant, au sein même du Code, des exceptions propres aux services ferroviaires et portuaires, dont l'interruption comporte intrinsèquement des conséquences dévastatrices pour le public, tant directement qu'indirectement, tant sur les plans économiques que sur ceux de la santé et de la sécurité¹⁵³.

Selon la vice-présidente des relations gouvernementales de l'Ouest pour l'ACP, Katie Kachur, les répercussions économiques devraient être prises en compte dans le *Code* « au même titre que les facteurs de santé et de sécurité du public¹⁵⁴ ». Mme Kachur et M. Schick se sont aussi dit en faveur du retrait du terme « imminents » dans le libellé de l'article 87.4, dans la mesure où le niveau de risque peut varier selon le type de marchandises, celui-ci pouvant être immédiat, à l'intérieur de quelques heures ou de jours¹⁵⁵. Pour sa part, M. Prybylski a aussi allégué que le retrait du terme « imminents » permettrait plus de latitude dans la désignation des activités à maintenir, alors que la sécurité alimentaire pourrait peut-être être considérée¹⁵⁶.

Sans demander une révision du libellé de l'article 87.4, l'Administration portuaire de Montréal s'est dite en faveur de l'établissement d'un cadre clair et prévisible qui

¹⁵⁰ Gouvernement de la Saskatchewan, *mémoire*.

¹⁵¹ *Ibid.*

¹⁵² Association des employeurs maritimes, *mémoire*.

¹⁵³ *Ibid.*

¹⁵⁴ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (Katie Kachur).

¹⁵⁵ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (David Schick).

¹⁵⁶ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Bill Prybylski).

guiderait l'interprétation de la notion de risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public¹⁵⁷.

La directrice des affaires nationales de la Fédération canadienne de l'entreprise indépendante (FCEI), Christina Santini, a aussi dit être en faveur que le préjudice économique soit un facteur pris en compte dans le *Code canadien du travail*¹⁵⁸. Pour sa part, le vice-président des affaires nationales de la FCEI, Jasmin Guénette, considère qu'il peut y avoir des grèves à plus petite échelle, mais qu'« une grève générale qui viendrait paralyser l'ensemble de l'économie ne devrait pas être autorisée¹⁵⁹ ».

Les syndicats qui ont participé à l'étude sont d'avis que l'interprétation de l'article 87.4 doit se limiter aux risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public. ILWU Canada s'oppose à une interprétation élargie ou à une nouvelle formulation de l'article 87.4 du *Code* qui engloberait « des préjudices économiques généralisés ou des atteintes à la réputation du Canada comme partenaire commercial¹⁶⁰ ». Selon cette organisation syndicale, il est évident que le libellé actuel de cet article n'établit pas de critères économiques à prendre en considération. Aussi, vouloir en changer l'interprétation équivaldrait « à un ordre de retour au travail » qui « enlèverait son sens à la grève » selon son premier vice-président, Tom Doran¹⁶¹.

Le CFTC partage cette interprétation et soutient qu'il est clairement établi « que les compagnies de transport ferroviaire des marchandises n'offrent pas de services essentiels au sens de l'article 87.4 du *Code canadien du travail*¹⁶² ». Selon son président, Paul Boucher, les décisions rendues par le CCRI en sont la preuve. Aussi, le CFTC estime qu'il n'est pas urgent de réviser le *Code* à la lumière des accords sur le maintien des activités essentielles qui ont été conclus par le passé entre les employeurs et les syndicats.

Pour le Syndicat des métallos, « les processus existants de résolution de différends offrent un soulagement adéquat », même s'il y a « de véritables menaces » à la sécurité publique reliées aux conflits de travail¹⁶³. Aussi, le Syndicat des métallos est d'avis que le système actuel offre au CCRI plusieurs possibilités afin

¹⁵⁷ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Julie Gascon).

¹⁵⁸ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025, (Christina Santini, directrice, Affaires nationales, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante).

¹⁵⁹ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Jasmin Guénette).

¹⁶⁰ International Longshore and Warehouse Union Canada, *mémoire*.

¹⁶¹ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Tom Doran).

¹⁶² TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Paul Boucher).

¹⁶³ Syndicat des métallos, *mémoire*.

d'examiner le maintien des services essentiels « à tout moment pendant un arrêt de travail afin de garantir la santé et la sécurité publiques¹⁶⁴ ».

Les activités à maintenir

M. Corey a dit croire qu'il fallait « reconnaître que la chaîne d'approvisionnement est essentielle à l'économie canadienne¹⁶⁵ ». Selon lui, les services ferroviaires et portuaires devraient être traités comme des exceptions dans le *Code canadien du travail* et il a invité le gouvernement du Canada à élaborer un cadre de règlement des différends pour la chaîne d'approvisionnement. La gestionnaire de politiques des Producteurs de grains du Canada, Kate Sauser, a dit que c'est aussi l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement qui doit être reconnue comme essentielle¹⁶⁶.

De son côté, Kemira Canada a recommandé que « les opérations de traitement de l'eau et la logistique ferroviaire qui les sous-tend relèvent sans équivoque de la catégorie la plus indispensable des services essentiels visés à l'article 87.4¹⁶⁷ ». Mme Kachur a recommandé que le propane et le transport ferroviaire soient reconnus comme essentiels¹⁶⁸. M. Schick a aussi dit considérer que les carburants et leur transport devraient être considérés comme étant essentiels¹⁶⁹. Pour sa part, M. Procyk a suggéré que le transport de céréales vers les marchés mondiaux soit considéré comme essentiel. Il a ajouté qu'il faudrait élargir la portée de l'article 87.7 « pour y inclure le transport des céréales dans l'ensemble du réseau ferroviaire et portuaire », un souhait partagé par Mme Sauser¹⁷⁰. La présidente de la Saskatchewan Mining Association, Pam Schwann, a demandé que la potasse soit traitée « de la même façon que les céréales et de lui accorder une protection en vertu de l'article 87.7¹⁷¹ » et Mme Stinka a demandé que cette protection soit étendue aux services ferroviaires et portuaires¹⁷².

L'ACFC ne s'est pas montrée convaincue que le secteur ferroviaire devrait être considéré comme un service essentiel dans le *Code canadien du travail*. Un tel ajout « ne favoriserait pas un climat propice aux négociations collectives » selon l'ACFC¹⁷³. L'ACFC s'est dite plutôt en faveur de l'établissement d'un « cadre plus

¹⁶⁴ *Ibid.*

¹⁶⁵ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (John Corey).

¹⁶⁶ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Kate Sauser).

¹⁶⁷ Solution de traitement des eaux Kemira Canada, *mémoire*.

¹⁶⁸ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (Katie Kachur).

¹⁶⁹ TRCM, *Témoignages*, 19 novembre 2025 (David Schick).

¹⁷⁰ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Kate Sauser); *Témoignages*, 19 novembre 2025 (David Schick).

¹⁷¹ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Pam Schwann).

¹⁷² TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Natashia Stinka).

¹⁷³ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Eric Harvey).

prévisible et plus durable qui assurerait la stabilité à long terme du travail dans les chaînes d’approvisionnement canadiennes. »

Dans un même ordre d’idées, Mme McGuire a également dit que le CN ne croit pas que la désignation de « service essentiel » pour les chemins de fer ne soit la solution. Elle a ajouté que la désignation de marchandises essentielles n’est pas non plus une avenue souhaitée, car « sélectionner les marchandises à transporter pendant une grève est tellement irréaliste que c’en est impossible¹⁷⁴ ».

Pour la BCFMWU, la notion de service essentiel devrait se limiter uniquement aux services quotidiens nécessaires pour protéger la vie, la santé et la sécurité publique¹⁷⁵. ILWU Canada a dit rejeter « les modèles fondés sur des listes générales de marchandises », soutenant que ces listes « risquent de transformer un concept de sécurité en mandat de continuité économique ». Advenant la mise en place d’une telle liste, ILWU Canada suggère que cela soit fait de façon transparente, soit « par voie législative, avec des garanties, et non par une interprétation élargie de l’article 87.4¹⁷⁶ ».

Prévenir un arrêt de travail

Commission d’enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest

Le 22 avril 2024, l’honorable Seamus O’Regan Jr., c.p., annonçait la mise sur pied de la Commission d’enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest (la Commission). Le mandat de la Commission était d’examiner, avec la participation active des parties, la structure et les processus de négociation collective entre la BCMEA et l’ILWU Canada.

Le 8 mai 2025, la Commission a présenté son [rapport](#) au ministre du Travail et a formulé sept recommandations :

- Recommandation 1 : Le droit de grève/lock-out doit être préservé dans le secteur du débardage au Canada.
- Recommandation 2 : Le *Code canadien du travail* doit être modifié pour créer un nouveau processus impliquant un médiateur spécial afin d’améliorer le processus de libre négociation collective.

¹⁷⁴ TRCM, [Témoignages](#), 29 octobre 2025 (Stephanie McGuire).

¹⁷⁵ BC Ferry and Marine Workers’ Union, [mémoire](#).

¹⁷⁶ International Longshore and Warehouse Union Canada, [mémoire](#).

- Recommandation 3 : Une accréditation syndicale à l'échelle de la Colombie-Britannique (excluant Westshore Terminals et Trigon Pacific Terminals) est l'unité de négociation la plus appropriée pour les débardeurs.
- Recommandation 4 : Un cadre approprié pour les négociations collectives doit être mis en œuvre.
- Recommandation 5 : Les parties à l'accréditation régionale devraient former un regroupement de syndicats composé des sections locales de débarbage de l'ILWU Canada avec des membres travaillant pour la BCMEA et de la section locale 514.
- Recommandation 6 : Le gouvernement adopte des modifications législatives ou une nouvelle loi nécessaire à l'accréditation régionale.
- Recommandation 7 : Aucune modification de la gouvernance interne ou des processus décisionnels des parties.

Au sujet de la recommandation 2, la présence d'un médiateur spécial selon la Commission permettrait au gouvernement fédéral de suivre ce qui se passe à la table des négociations, d'améliorer le comportement des parties lors des négociations et d'augmenter les chances qu'un accord soit conclu¹⁷⁷.

L'Administration portuaire de Montréal a soutenu que la recommandation 2 pourrait s'appliquer pour les ports de l'Est du pays¹⁷⁸. La médiation spéciale permettrait au gouvernement d'intervenir dès le départ, avant que les négociations se dégradent¹⁷⁹. La directrice de l'École de politique publique de l'Université de Calgary, Martha Hall Findlay, s'est également dite en faveur de l'imposition « d'un cadre de médiation obligatoire¹⁸⁰ ». Tout comme l'Administration portuaire de Montréal, Mme Findlay a suggéré que ce processus de médiation débute avant la fin des conventions collectives en vigueur.

Le CN s'est également montré en faveur de l'établissement d'une médiation par un tiers neutre qui obligerait « les parties à rester à la table des négociations¹⁸¹ ».

La Coalition maritime canadienne a recommandé que le *Code canadien du travail* fasse l'objet d'une révision pour inclure « l'accès à un médiateur spécial » lorsque

¹⁷⁷ Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest, *Rapport final*, 8 mai 2025.

¹⁷⁸ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Julie Gascon).

¹⁷⁹ Administration portuaire de Montréal, *mémoire*.

¹⁸⁰ Martha Hall Findlay, *mémoire*.

¹⁸¹ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Stephanie McGuire).

les négociations sont paralysées¹⁸². Sans être « une solution miracle », la médiation spéciale serait un pas dans « la bonne direction » pour le maintien des négociations. Les Producteurs de grains du Canada et le Greater Vancouver Board of Trade sont également en faveur de modifier le *Code* pour y inclure des dispositions prévoyant la désignation de médiateurs spéciaux¹⁸³.

M. Bibeau, a soutenu que le Canada doit avoir un processus de médiation lorsque les parties ne parviennent pas à s'entendre.

Le médiateur spécial doit informer le gouvernement et le ministère de sa recommandation, et les deux parties doivent comprendre que cette recommandation devrait ou pourrait être appliquée en vertu des pouvoirs ministériels, car le ministère peut décider au nom des deux parties¹⁸⁴.

Selon Mme Bruske, « malgré d'éventuelles divergences d'opinions entre les syndicats à ce sujet, il existe déjà des processus de médiation dans le cadre du CCRI¹⁸⁵ ». Le Syndicat des métallos a dit s'opposer « à l'introduction d'étapes ou de parties supplémentaires dans [le] processus » de règlement des différends¹⁸⁶. De son côté, ILWU Canada a dit appuyer un « un renforcement de la médiation¹⁸⁷ ».

Un des mandats de la Commission était d'examiner l'accréditation régionale pour les syndicats des débardeurs des ports de la côte Ouest de la Colombie-Britannique. Dans son rapport, la Commission fait le constat suivant concernant la structure de négociation actuelle :

¹⁸² Coalition maritime canadienne, *mémoire*.

¹⁸³ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Bridgitte Anderson); Producteurs de grains du Canada, *mémoire*.

¹⁸⁴ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Marc D. Bibeau).

¹⁸⁵ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Bea Bruske).

¹⁸⁶ Syndicat des métallos, *mémoire*.

¹⁸⁷ International Longshore and Warehouse Union Canada, *mémoire*.

[L']incertitude créée par la structure de négociation principalement volontaire des parties n'est pas compatible avec le besoin de fiabilité de la chaîne d'approvisionnement nationale du Canada ni avec la structure des autres ports au Canada ou dans le monde¹⁸⁸.

Quatre des sept recommandations formulées par la Commission visaient à établir une structure de négociation fondée sur une accréditation régionale pour les ports de la côte Ouest du Canada. Par exemple, la recommandation 3 propose qu'une accréditation régionale unique qui inclurait tous les ports de la Colombie-Britannique (à l'exception de Trigon Pacific Terminals et Westshore Terminals), soit « l'unité de négociation appropriée¹⁸⁹ ».

La Coalition maritime canadienne, le Greater Vancouver Board of Trade, la Fédération maritime du Canada et la BCMEA appuient la recommandation 3 de la Commission¹⁹⁰. Pour la Chambre de commerce du Canada, une accréditation régionale à l'échelle de la Colombie-Britannique offrirait une certitude lors des négociations et permettrait de coordonner « les activités des ports de la côte Ouest du Canada » avec les autres ports du pays¹⁹¹.

L'ILWU Canada s'oppose à l'accréditation régionale. Le premier vice-président, Tom Doran, est d'avis que cette structure de négociation n'est pas conforme à certaines dispositions de la *Charte canadienne des droits et libertés* :

Nous ne sommes pas en faveur de la création d'une accréditation géographique générale pour un certain nombre de raisons. Il y faudrait une loi. Et cela inscrirait les travailleurs dans une structure de négociation collective contre leur gré. On se demande comment les commissaires concilient cette idée avec les droits protégés par la Charte, comme la liberté d'association et le droit d'appartenir au syndicat de son choix¹⁹².

¹⁸⁸ Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest, *Rapport final*, 8 mai 2025.

¹⁸⁹ *Ibid.*

¹⁹⁰ TRCM, *Témoignages*, 29 octobre 2025 (Derrick Hynes); TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Bridgitte Anderson); Fédération maritime du Canada, *mémoire*; British Columbia Maritime Employers Association, *mémoire*.

¹⁹¹ Chambre de commerce du Canada, *mémoire*.

¹⁹² TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Tom Doran).

Modèle américain

Aux États-Unis, les relations de travail dans les transports ferroviaire et aérien sont régies par le [U.S. Railway Labor Act](#) (RLA). En résumé, lorsque les parties ne s'entendent pas à la table de négociation, elles peuvent faire appel aux services du National Mediation Board (NMB). Le NMB peut garder les parties en médiation aussi longtemps que nécessaire s'il juge qu'un accord est possible, autrement il proposera l'arbitrage exécutoire. Si celui-ci est refusé, une période de réflexion de 30 jours débute. Si aucun accord n'est atteint et que le NMB juge que le conflit constitue une menace substantielle pour le commerce interétatique, il avertit le Président, qui peut ensuite créer une commission présidentielle d'enquête (Presidential Emergency Board ou PEB). Le PEB dispose de 30 jours pour faire son enquête et publier un rapport contenant des recommandations non contraignantes aux parties. Une autre période de 30 jours de réflexion s'ensuit et c'est par la suite que les parties peuvent recourir à un arrêt de travail¹⁹³. Le cas échéant, le Congrès américain peut intervenir afin de le prévenir ou d'y mettre fin¹⁹⁴.

M. Lee a soutenu que le modèle américain était conçu pour ralentir la négociation collective afin de diminuer les risques d'arrêt de travail¹⁹⁵. Selon des témoins représentant le secteur ferroviaire, bien que le processus puisse être long, il est efficace dans la mesure où les arrêts de travail sont peu fréquents¹⁹⁶. Des témoins ont ainsi suggéré que le Canada s'inspire du processus de négociation collective prévu dans la RLA afin de garder les parties à la table le plus longtemps possible¹⁹⁷.

En contrepartie, le directeur national des Politiques sociales et économiques du CTC, Chris Roberts, a questionné l'efficacité de la RLA, suggérant qu'elle n'a peut-être pas été aussi efficace pour les employés des chemins de fer que pour les entreprises¹⁹⁸. Dans son mémoire, le professeur Eidlin a abondé dans le même sens, estimant que l'importation d'un modèle similaire à celui de la RLA au Canada avec ses négociations qui peuvent être « excessivement longues », serait « peu susceptible d'améliorer la culture de négociation collective¹⁹⁹ ».

¹⁹³ États-Unis, Federal Railroad Administration, [Highlights of the Railway Labor Act \("RLA"\), and the U.S. Department of Transportation's \("DOT"\) Role in RLA Disputes](#) [en anglais].

¹⁹⁴ États-Unis, Congrès, [The Railway Labor Act and Congressional Action](#) [en anglais].

¹⁹⁵ TRCM, [Témoignages](#), 28 octobre 2025 (professeur Ian Lee).

¹⁹⁶ TRCM, [Témoignages](#), 29 octobre 2025 (Nathan Cato), (Eric Harvey), (Stephanie McGuire).

¹⁹⁷ TRCM, [Témoignages](#), 5 novembre 2025 (Greg Moffatt); [Témoignages](#), 18 novembre 2025 (Kate Sausser); [Témoignages](#), 28 octobre 2025 (professeur Ian Lee); Gouvernement de la Saskatchewan, [mémoire](#); Association des transitaires internationaux canadiens, [mémoire](#); Association canadienne de gestion du fret, [mémoire](#).

¹⁹⁸ TRCM, [Témoignages](#), 4 novembre 2025 (Chris Roberts, directeur national, Politiques sociales et économiques, Congrès du travail du Canada).

¹⁹⁹ Professeur Barry Eidlin, [mémoire](#).

Lors de sa comparution, la ministre Hajdu a affirmé que le gouvernement du Canada avait observé le modèle américain, mais ne l'examinait pas, puisque « le cadre juridique et la réalité du secteur du transport aux États-Unis sont très différents²⁰⁰ ».

L'imposition de l'arbitrage exécutoire

L'ACFC a clairement pris position pour l'instauration par voie législative de l'arbitrage exécutoire. L'ACFC a recommandé de modifier le *Code canadien de travail* de la façon suivante :

[Si] les parties ne parviennent pas à une entente avec le médiateur spécial, le Code canadien du travail [prévoit] que le gouvernement peut imposer directement et rapidement, par l'entremise d'un pouvoir légal explicite et délibéré, un arbitrage contraignant final lorsqu'un arrêt de travail causerait un préjudice économique national ou disproportionné²⁰¹.

De son côté, la Coalition maritime canadienne a soutenu que l'arbitrage exécutoire n'empêche pas la poursuite des négociations afin d'en arriver à « une solution mutuellement acceptable ²⁰² ». La Coalition maritime canadienne a donné l'exemple de « la négociation réussie » entre la BCMEA et ILWU Canada en 2023 et 2024. Une entente a été conclue après « l'imposition de l'arbitrage contraignant par le ministre du Travail de l'époque²⁰³ ».

L'ACGF a proposé un cadre de règlement des conflits de travail qui s'étalerait sur une période de 90 jours et qui compterait quatre étapes distinctes. L'arbitrage exécutoire serait la dernière :

- une période de médiation de 30 jours;
- une période de révision et de recommandations de 30 jours;
- une période de réflexion de 15 jours;
- une période d'arbitrage exécutoire de 15 jours²⁰⁴.

²⁰⁰ TRCM, *Témoignages*, 11 mars 2026 (L'honorable Patty Hajdu).

²⁰¹ Association des chemins de fer du Canada, *mémoire*.

²⁰² Coalition maritime canadienne, *mémoire*.

²⁰³ *Ibid.*

²⁰⁴ Association canadienne de gestion du fret, *mémoire*.

La durée de l'entente imposée pourrait être déterminée par le ministre du Travail. Selon l'ACGF, l'avantage de l'arbitrage exécutoire est d'inciter les parties à conclure un accord.

Fertilisants Canada s'est dit en faveur de l'imposition d'un processus d'arbitrage exécutoire pour les mêmes motifs. Tout comme l'ACGF, Michael Bourque de Fertilisants Canada a soutenu que l'arbitrage exécutoire encouragerait les deux parties à conclure une entente avant que les perturbations ne surviennent²⁰⁵. Le CVC a déclaré que l'arbitrage exécutoire permettrait d'éviter que les grèves « paralysent » les entreprises et l'économie²⁰⁶.

Selon l'ETCOF, l'arbitrage exécutoire doit être une mesure de dernier recours, et non pas « une stratégie ou un résultat souhaité ». L'ETCOF privilégie la recherche d'ententes négociées entre les parties, sans l'intervention du gouvernement :

Les employeurs veulent que les accords soient conclus dans le cadre de négociations menées de bonne foi. Personne ne souhaite qu'un tiers, qui ne comprend peut-être pas parfaitement l'entreprise ou le milieu de travail, ait son mot à dire sur leur convention collective²⁰⁷.

Pour le CTC, l'arbitrage exécutoire restreint le droit de grève des travailleurs. De plus, il réduit la capacité des organisations syndicales d'attirer l'attention du public sur les priorités des travailleurs, telles que « la qualité et le rythme du travail, les risques pour la santé et la sécurité et la dignité au travail²⁰⁸ ». La BC Ferry and Marine Workers' Union (BCFMWU) s'est montrée du même avis. Elle a dit estimer que le recours à l'arbitrage exécutoire ne règle pas les problèmes en milieu de travail, tels que les salaires et la sécurité des employés des traversiers²⁰⁹. Selon le CFTC, les arbitrages forcés vont à l'encontre du droit à la libre négociation collective.

Tout comme pour le processus de médiation spéciale, le Syndicat des métallos s'est opposé au recours à l'arbitrage exécutoire. Il s'agit d'une mesure qui retarde et compromet « la qualité et l'efficacité du processus de négociation²¹⁰ ». De plus, l'arbitrage exécutoire retire des « responsabilités décisionnelles » aux employeurs et aux syndicats.

²⁰⁵ TRCM, *Témoignages*, 4 novembre 2025 (Michael Bourque).

²⁰⁶ TRCM, *Témoignages*, 18 novembre 2025 (Russ Mallard).

²⁰⁷ Association des employeurs des transports et des communications de régie fédérale, *mémoire*.

²⁰⁸ Congrès du travail du Canada, *mémoire*.

²⁰⁹ BC Ferry and Marine Workers' Union, *mémoire*.

²¹⁰ Syndicat des métallos, *mémoire*.

Obliger le retour au travail

Au cours de l'étude du comité, l'article 90 du *Code canadien du travail* a été brièvement abordé par quelques témoins. Comme mentionné plus haut, il permet au Cabinet de suspendre la grève ou le lockout pendant une période électorale s'il est d'avis que le différend est « préjudiciable à l'intérêt national²¹¹ ». M. Guénette et Mme Raitt se sont montrés favorables à donner au Cabinet un pouvoir similaire de suspendre temporairement un conflit de travail pendant que le Parlement débat sur l'opportunité d'adopter ou non une loi de retour au travail²¹².

Plusieurs témoins ont parlé de l'utilisation répétée de l'article 107 du *Code canadien du travail* par les différents ministres du Travail. Alors que le Syndicat des métallos a recommandé que cet article soit abrogé, d'autres témoins ont proposé diverses avenues pour en clarifier la portée²¹³.

L'ACIC a soutenu que l'article 107 était mal défini et que les délais pour l'invoquer étaient incertains²¹⁴. Elle a recommandé de modifier cet article de la façon suivante :

Nous recommandons la clarification de l'article 107, et notamment l'ajout d'une définition des pouvoirs ministériels, l'énumération des options de règlement des différends et des critères décisionnels à cet égard, et l'assujettissement des décisions gouvernementales à un échéancier²¹⁵.

Le Gouvernement de la Saskatchewan, la FCEI, l'ACGF et le Greater Vancouver Board of Trade se sont dit en faveur du maintien de l'article 107 dans le *Code*²¹⁶. Cependant, ils ont recommandé que la portée soit clarifiée et que les pouvoirs conférés au ministre du Travail soient précisés.

L'ILWU Canada a recommandé d'ajouter des balises suivantes pour encadrer l'utilisation de l'article 107 :

²¹¹ *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2, art. 90.

²¹² TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Jasmin Guénette); TRCM, *Témoignages*, 26 novembre 2025 (L'honorable Lisa Raitt).

²¹³ Syndicat des Métallos, *mémoire*.

²¹⁴ Association canadienne de l'industrie de la chimie, *mémoire*.

²¹⁵ *Ibid.*

²¹⁶ TRCM, *Témoignages*, 5 novembre 2025 (Jasmin Guénette), (Bridgitte Anderson); *Témoignages*, 4 novembre 2025 (John Corey); Gouvernement de la Saskatchewan, *mémoire*.

- Établir un seuil plus élevé lorsque l'effet recherché est de mettre fin à une grève ou à un lock-out légal.
- Fournir des motifs écrits expliquant pourquoi les autres outils, y compris la médiation et les mécanismes prévus à l'article 87.4, sont insuffisants.
- Offrir des garanties d'équité procédurale, notamment l'avis aux parties et la possibilité de présenter des observations.
- Mettre en œuvre des mesures de transparence lorsque l'article 107 est utilisé de manière équivalente à une loi de retour au travail²¹⁷.

La WCSC a recommandé d'établir des seuils économiques prédéfinis qui encadreraient l'utilisation de l'article 107 lorsque des conflits de travail ont les répercussions suivantes :

- Une incidence sur le produit intérieur brut (PIB) qui est égale ou supérieure à 2 % du PIB national.
- Lorsque la valeur quotidienne des marchandises concernées égale ou dépasse un milliard de dollars²¹⁸.

La WCSC a aussi demandé que le processus soit transparent et que l'arbitration soit renforcée, citant la Norvège, l'Australie et la Nouvelle-Zélande comme modèles à cet effet.

La BCFMWU a également recommandé de moderniser les critères permettant au ministre du Travail d'imposer l'article 107²¹⁹. Cet article n'est pas un outil de négociation, mais un mécanisme de dernier recours selon l'organisation syndicale. De plus, la BCFMWU a demandé que les syndicats soient impliqués dans le processus de modernisation.

Conclusion

Dans le cadre de son étude sur les conflits de travail dans les secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale, le comité a cherché à comprendre les répercussions de ces conflits sur la fiabilité des chaînes d'approvisionnement du Canada. Afin d'améliorer la stabilité des relations de travail et diminuer la fréquence des grèves et des lock-out, le comité s'est demandé s'il fallait moderniser le

²¹⁷ International Longshore and Warehouse Union Canada, *mémoire*.

²¹⁸ Western Canadian Shippers' Coalition, *mémoire*.

²¹⁹ BC Ferry and Marine Workers' Union, *mémoire*.

processus de négociation collective au Canada, tant au niveau du maintien des activités, de la prévention des arrêts de travail ou du retour au travail.

Alors que le Canada cherche à augmenter ses exportations outre-mer et à diversifier ses partenaires commerciaux, le comité considère que le statu quo n'est pas une avenue viable et que le gouvernement du Canada doit adopter des mesures qui assureront une plus grande fiabilité des chaînes d'approvisionnement.

C'est dans cet esprit que le comité recommande la création d'une loi sur la fiabilité des chaînes d'approvisionnement ou des modifications au *Code canadien du travail* afin d'établir un processus distinct de résolution des conflits dans les secteurs maritime et ferroviaire du Canada lorsqu'un arrêt de travail risque de porter atteinte à l'intérêt national. Le comité propose également des modifications aux articles 87.4 et 107 du *Code canadien du travail*. Le comité estime que ces mesures permettront d'améliorer la performance du réseau de transport du Canada et renforceront la réputation du Canada comme partenaire commercial fiable.

Annexe A – Témoins

Le mardi 28 octobre 2025

Me Paul Champ, avocat, Champ et Associés, À titre personnel

Ian Lee, professeur agrégé, Sprott School of Business, Université Carleton, À titre personnel

Sonya Read, directrice générale, Politiques du transport maritime, Transports Canada

Tamara Rudge, directrice générale, Politique des transports terrestres, Transports Canada

Colin Stacey, directeur général, Stratégie, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement

Le mercredi 29 octobre 2025

Nathan Cato, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales canadiennes, Canadien Pacifique Kansas City

Me Christopher D. Pigott, associé, Fasken Martineau DuMoulin LLP, L'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale

Barry Eidlin, professeur agrégé, Département de sociologie, Université McGill, À titre personnel

Marie-Claude Galarneau, vice-présidente exécutive, Ressources humaines et stratégie, Administration portuaire de Montréal

Julie Gascon, présidente-directrice générale, Administration portuaire de Montréal

Eric Harvey, président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada

Derrick Hynes, chef de la direction, Coalition maritime canadienne

Stephanie McGuire, vice-présidente adjointe, Relations de travail, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Daniel Safayeni, président et chef de la direction, L'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale

Le mardi 4 novembre 2025

Don Ashley, directeur législatif national, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

Paul Boucher, président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

Michael Bourque, président et chef de la direction Fertilisants Canada

Bea Bruske, présidente, Congrès du travail du Canada

John Corey, président, Association canadienne de gestion du fret

Tom Doran, premier vice-président, Syndicat International des Débardeurs et Entrepôts - Canada

Chris Roberts, directeur national, Politiques sociales et économiques, Congrès du travail du Canada

Pam Schwann, présidente, Association minière du Saskatchewan, Association minière du Canada

Geoff Smith, vice-président, Relations gouvernementales, Association minière du Canada

Ken Stuebing, associé, CaleyWray, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada

Le mercredi 5 novembre 2025

Bridgitte Anderson, présidente-directrice Générale, Greater Vancouver Board of Trade

Matthew Foss, vice-président, Recherche et politiques publiques, Conseil canadien pour l'entreprise autochtone

Jasmin Guénette, vice-président, Affaires nationales, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Rachel Mackenzie, directrice, Communications et relations gouvernementales, Western Canadian Short Line Railway Association

Greg Moffatt, président-directeur général, Association canadienne de l'industrie de la chimie

Chris Procyk, vice-président, Agricultural Producers Association of Saskatchewan

Christina Santini, directrice, Affaires nationales, Fédération canadienne de l'entreprise indépendante

Le mardi 18 novembre 2025

Marc D. Bibeau, président exécutif, OEC Consolidateurs Outre-Mer Express Inc.

Scott Hepworth, président, Producteurs de grains du Canada

Russ Mallard, président, Conseil des viandes du Canada

Lauren Martin, directrice, affaires publiques et conseillère juridique d'entreprise, Conseil des viandes du Canada

Bill Prybylski, directeur, Fédération canadienne de l'agriculture

Kate Sauser, gestionnaire de politiques, Producteurs de grains du Canada

Natashia Stinka, directrice, Affaires publiques, Canpotex

Le mercredi 19 novembre 2025

Katie Kachur, vice-présidente, Relations gouvernementales, Ouest, Association canadienne du propane

David Schick, vice-président, Ouest du Canada, Innovation et affaires réglementaires, Association canadienne des carburants

Me Maryse Tremblay, présidente, Conseil canadien des relations industrielles

Le mardi 26 novembre 2025

L'Honorable Lisa Raitt, c.p., coprésidente, Coalition pour un avenir meilleur et vice-présidente, Banque d'investissement à l'échelle mondiale, Marchés des capitaux CIBC, À titre personnel

Le mercredi 11 mars 2026

L'honorable Patty Hajdu, c.p., députée, ministre de l'Emploi et des Familles et ministre responsable de l'Agence fédérale de développement économique pour le Nord de l'Ontario, Emploi et Développement social Canada

Gary Robertson, sous-ministre adjoint principal, Politique, Règlement des différends et Affaires internationales, Programme du travail, Emploi et Développement social Canada

Rob Wright, sous-ministre du Travail et sous-ministre délégué de l'Emploi et du Développement social, Emploi et Développement social Canada

Annexe B – Mémoires et autres documents

Le comité a reçu les mémoires suivants durant son étude :

Mémoire de Barry Eidlin, professeur agrégé, Département de sociologie, Université McGill

Mémoire de Sécurité publique Canada

Mémoire du Gouvernement de la Saskatchewan

Mémoire de la Western Canadian Shippers' Coalition

Mémoire de la Western Canadian Short Line Railway Association

Mémoire du Syndicat des Métallos

Mémoire de David Doorey

Mémoire de l'Association des chemins de fer du Canada

Mémoire de l'International Longshore & Warehouse Union Canada

Mémoire de l'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale

Mémoire de la Coalition maritime canadienne

Mémoire du Conseil canadien du commerce de détail

Mémoire du Port de Montréal

Mémoire de l'Association canadienne de gestion du fret

Mémoire de MEGlobal Canada ULC

Mémoire de la Fédération maritime du Canada

Mémoire d'Unifor

Mémoire de la British Columbia Maritime Employers Association

Mémoire de l'Association des employeurs maritimes

Mémoire de la Fédération de l'Ontario de l'agriculture

Mémoire de Dow Chemical Canada

Mémoire de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie

Mémoire de l'Association des transitaires internationaux canadiens

Mémoire de Martha Hall Findlay

Mémoire de la Solution de traitement des eaux Kemira

Mémoire de la Chambre de Commerce du Canada

Mémoire du Conseil des viandes du Canada

Mémoire des Producteurs de grains du Canada

Mémoire de la Ville de Toronto

Mémoire du BC Ferry and Marine Workers' Union

Mémoire du IAM Union

Mémoire du Syndicat canadien de la fonction publique

Suivi de l'Association minière du Canada

Suivi du Congrès du travail du Canada

Suivi du Conseil canadien des relations industrielles

Suivi d'Emploi et Développement social Canada



sencanada.ca

