

Contribution écrite dans le cadre des consultations  
menées par le gouvernement du Canada en vue de  
consolider les relations de travail et d'améliorer le  
soutien aux travailleurs



Mai 2026



## Introduction

La Chambre de commerce du Canada se réjouit de pouvoir participer aux consultations organisées par Emploi et Développement social Canada (EDSC) sur la consolidation des relations de travail et l'amélioration du soutien aux travailleurs.

Nos recommandations reflètent le point de vue du réseau d'affaires le plus important et le plus dynamique du Canada, qui représente 400 chambres de commerce regroupant plus de 200 000 entreprises de toutes tailles, de tous les secteurs de l'économie et de toutes les régions du pays.

La confiance des investisseurs dépend de la prévisibilité. Lorsque la stabilité ne peut être garantie, les capitaux sont redéployés sans hésitation. Dans un contexte où les États-Unis utilisent activement des instruments fiscaux et réglementaires comme leviers concurrentiels et où les investisseurs mondiaux scrutent minutieusement les pays à la recherche d'avantages relatifs, le Canada ne peut se permettre de prendre du retard.

Le défi de la productivité au Canada nuit à notre réputation internationale. En 2023, l'Organisation de coopération et de développement économiques a classé le Canada [à l'avant-dernière place des pays du G7](#) en termes de PIB par heure travaillée, par rapport aux États-Unis qui occupent la première place du classement avec un PIB par heure travaillée par travailleur supérieur de 24 dollars à celui du Canada. Si cette question n'est pas réglée, le lancement et le développement d'une entreprise au Canada partiront d'une position relativement faible, ce qui incitera les entreprises mondiales à rechercher des environnements plus concurrentiels ailleurs.

Au cours des dernières années, plus de 240 chambres de commerce, associations professionnelles et fédérations industrielles se sont adressées à la Chambre de commerce du Canada pour signer des lettres demandant au gouvernement de s'attaquer au problème des arrêts de travail à répétition, car ce sont les collectivités de tout le pays qui en font les frais.

L'incapacité à éliminer l'incertitude persistante due aux perturbations répétées du travail empêchera le Canada de disposer des chaînes d'approvisionnement stables et efficaces nécessaires pour livrer les marchandises. Nous avons besoin d'un leadership qui garantit la continuité des échanges commerciaux pour les entreprises canadiennes et les travailleurs qu'elles emploient, qui en dépendent.



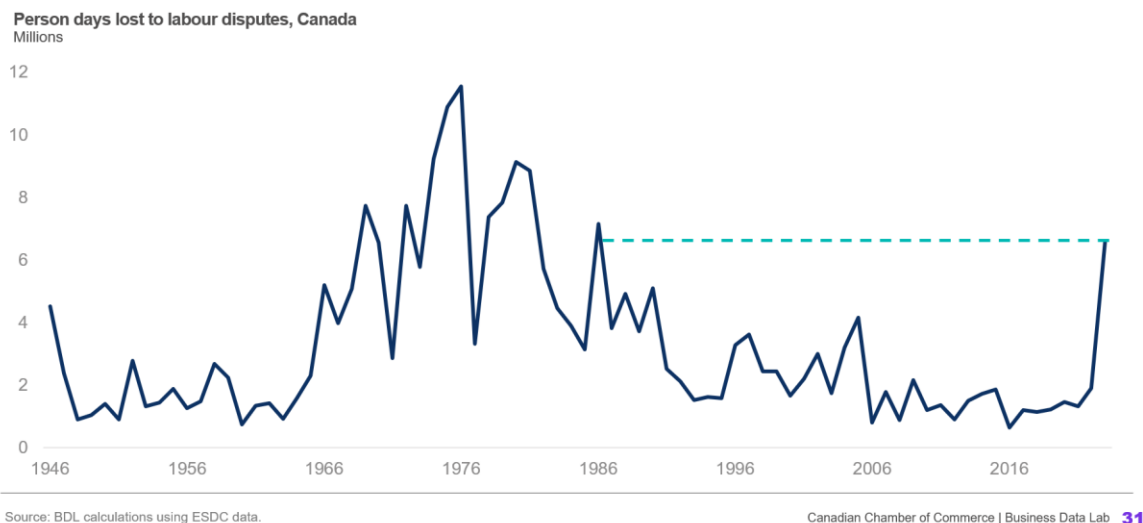
## Difficultés des chaînes d'approvisionnement

Le Canada est une nation commerçante, ses échanges représentant [les deux tiers du PIB du pays](#) selon la Banque mondiale. Par conséquent, des chaînes d'approvisionnement fiables sont impératives.

Au fil des années, nous avons vu s'allonger la liste des difficultés qui affectent nos chaînes d'approvisionnement, mais qui échappent à notre contrôle. On compte parmi ces difficultés la pandémie de COVID-19, des phénomènes météorologiques extrêmes (comme des feux incontrôlés, des inondations ou la sécheresse historique dans le canal de Panama), l'invasion de l'Ukraine par la Russie et des attaques contre des navires marchands dans la mer Rouge. Cette année, l'intensification des tensions géopolitiques a entraîné des blocages dans le détroit d'Ormuz qui n'ont toujours pas été résolus. Ces difficultés s'accumulent, ce qui rend le commerce canadien encore plus vulnérable.

Malgré l'importance du commerce et notre incapacité à prévenir les perturbations de la chaîne d'approvisionnement à l'étranger, le nombre de conflits de travail a augmenté considérablement au cours des dernières années. Selon l'analyse de notre [Laboratoire de données sur les entreprises \(LDE\) à partir des données d'Emploi et Développement social Canada \(EDSC\)](#), le nombre de journées de travail perdues en 2023 à cause d'arrêts de travail a atteint un sommet au Canada depuis 1986.

### **Context: 2023 saw the most days lost to labour disputes since 1986.**



En 2024, le réseau ferroviaire canadien a cessé ses activités; les plus grands ports des côtes Est et Ouest ont par la suite fait de même simultanément. Nous pouvons ajouter à la liste des arrêts de travail majeurs ceux ayant eu lieu à l'été 2023, soit ceux des terminaux céréaliers de Vancouver, de la voie maritime du Saint-Laurent, de deux grandes compagnies aériennes et (encore) des ports de la Colombie-Britannique, sans oublier le mandat de grève massif des agents des services frontaliers du Canada.

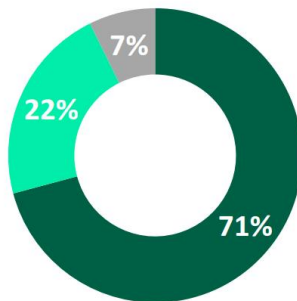
Si nous ne pouvons pas assurer la stabilité du travail et la prévisibilité du transport des



marchandises, nous ne pouvons tout simplement pas nous assurer que les entreprises pourront continuer leurs activités et émettre les chèques de paie que les travailleuses et travailleurs canadiens utilisent pour subvenir aux besoins de leurs familles.

Ces difficultés ne sont pas passées inaperçues, et la population canadienne est inquiète. Un [sondage réalisé par Nanos Research](#) [en anglais] à la fin 2024 a révélé que les Canadiennes et Canadiens sont plus de 11 fois plus susceptibles de déclarer que le gouvernement fédéral en fait trop peu pour assurer la stabilité de la chaîne d’approvisionnement et la fiabilité des activités essentielles de notre pays; également, une majorité de répondants ont déclaré être inquiets des répercussions des conflits de travail sur l’abordabilité et la disponibilité des marchandises.

© NANOS RESEARCH



- That the Federal Government intervene to protect the public interest to ensure that Canada's transportation supply chain of food and materials is reliable by ending shutdowns by possibly ordering arbitrations
- That labour strikes or lock-outs as part of labour negotiations be allowed to possibly disrupt the movement of food and materials
- Unsure

\*Weighted to the true population proportion.  
\*Charts may not add up to 100 due to rounding.

Q – What is more important in the case of a labour dispute at a port or with a railway where negotiations and meaningful collective bargaining have failed? [ROTATE]

## Preference for government intervention in labour disputes at ports or with railways

# 7 in 10 Canadians

say it is more important, in the case of a labour dispute, that the Federal Government should intervene to protect the public interest to ensure that Canada's transportation supply chain of food and materials is reliable by ending shutdowns by possibly ordering arbitrations.

Older Canadians aged 55 plus are more likely to say it is more important that the government intervenes in the case of a labour dispute (80%) than younger Canadians aged 18 to 34 (59%).

Source: Nanos Research, RDD dual frame hybrid telephone and online random survey, November 4<sup>th</sup> to November 6<sup>th</sup>, 2024, n=1010, accurate 3.1 percentage points plus or minus, 19 times out of 20.

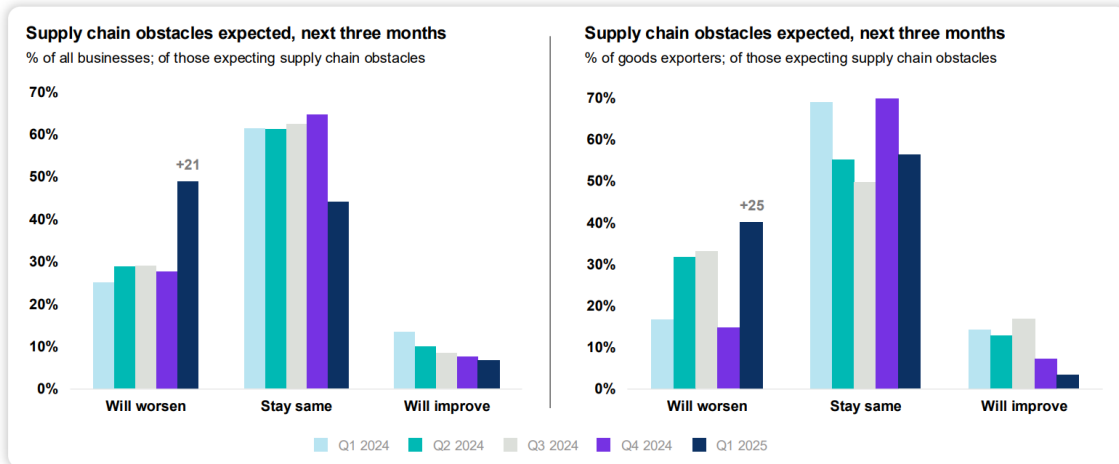


De plus, l'Enquête canadienne sur la situation de l'entreprise, premier trimestre 2025, de Statistique Canada a révélé que les exportateurs, qui sont généralement des entreprises déclarant leurs perspectives d'avenir comme optimistes, connaissaient des recettes plus basses que d'autres entreprises. Cette baisse est attribuable à des perturbations de la chaîne d'approvisionnement, à des inquiétudes liées aux droits de douane, à des coûts plus élevés et à une demande en baisse. 90 % des entreprises confrontées à des perturbations de la chaîne d'approvisionnement [s'attendaient à ce que la situation demeure la même ou s'aggrave](#) au cours du prochain trimestre.



## Surging concern: More firms see supply chain obstacles worsening in early 2025.

30



Source: BDL analysis using Statistics Canada's Canadian Survey on Business Conditions.

Business Data Lab

D'autres analyses du LDE ont conclu que les arrêts de travail survenus l'année précédente dans les ports et les chemins de fer ont constitué un choc auto-infligé, [affectant directement 180 000 entreprises](#) et provoquant des répercussions sur l'ensemble de l'infrastructure commerciale du Canada, ce qui a aggravé les goulets d'étranglement dans la chaîne d'approvisionnement pour les exportateurs.

La Banque du Canada a souligné le besoin urgent d'accroître la productivité. Elle note dans son évaluation que notre pays possède des accords commerciaux lui assurant [un meilleur accès aux marchés mondiaux que presque tous les autres pays](#). Cet accès s'accompagne d'occasions, alors que d'autres pays ont de plus en plus besoin de ce que le Canada peut offrir; nous avons les ressources pour répondre à la demande mondiale en sécurité alimentaire et énergétique, mais nous risquons de perdre cette occasion si nous ne prenons aucune mesure urgente.

Il est également important de prendre en compte les contrecoups auxquels font face les pays étrangers. Les saisons de récolte d'un pays exigent que les expéditions de potasse se fassent en temps utile : les arrêts de travail ont donc des répercussions directes sur la production alimentaire mondiale. À titre d'exemple, l'Indonésie est le 5<sup>e</sup> plus grand consommateur de potasse au monde, et la potasse est la plus grande exportation canadienne vers ce pays. Toutefois, à la suite de la grève des ports de la Colombie-Britannique, [la Russie a remplacé le Canada en tant que principal fournisseur de potasse de l'Indonésie](#) [en anglais].

Si ces perturbations du travail ont mis en évidence les répercussions directes sur le commerce, leurs conséquences pour le secteur touristique canadien sont également considérables puisqu'il s'agit d'un moteur économique majeur pour les collectivités de tout le pays, soutenant l'emploi, les entreprises locales et le développement régional. Le transport aérien joue un rôle essentiel pour relier les visiteurs, les travailleurs, les investisseurs et les entreprises aux destinations canadiennes et aux marchés mondiaux. Alors que le secteur du tourisme entend contribuer de manière significative à l'objectif du gouvernement fédéral visant à [augmenter les échanges commerciaux de 300 milliards de dollars](#), le Canada doit être perçu à l'échelle internationale comme une destination fiable et prévisible.



Une connectivité stable et des services aériens fiables sont également essentiels pour attirer les investissements étrangers et favoriser l'activité économique dans tout le pays. Les perturbations qui touchent le secteur aérien canadien n'ont pas seulement des répercussions sur les passagers; elles entraînent également des conséquences économiques plus étendues dans tous les secteurs qui dépendent de la ponctualité des transports, des chaînes d'approvisionnement intégrées et de l'accès aux marchés mondiaux. Le transport aérien est vital pour la circulation des marchandises, en particulier en ce qui a trait aux produits de grande valeur et affectés par le facteur temps. Selon l'Association du transport aérien international, le fret aérien représente [environ un tiers du commerce mondial en valeur](#) [en anglais]. Les perturbations répétées dans les transports, l'incertitude qui règne au sein des chaînes d'approvisionnement et les inquiétudes plus générales concernant la fiabilité du système risquent de nuire à la confiance des entreprises, à la demande en matière de déplacements et à la compétitivité du Canada.

Aujourd'hui, les États-Unis ne nous garantissent plus un commerce libre et fluide. Le premier ministre a déclaré son objectif de doubler les exportations canadiennes vers d'autres pays que les États-Unis au cours de la prochaine décennie. Bien qu'il soit essentiel d'accélérer notre capacité à réaliser des projets d'infrastructures favorisant le commerce, il faut aussi assurer à nos partenaires commerciaux étrangers que nous pouvons répondre à la demande d'exportation.

## Répercussions économiques

Le Greater Vancouver Board of Trade a estimé que la grève des ports de la Colombie-Britannique en 2023 [a fait perdre 10,7 milliards de dollars en commerce](#) [en anglais]; cette perte a touché une large gamme de produits, notamment le secteur manufacturier, le secteur de l'automobile, la foresterie, l'agriculture, l'énergie, le matériel grand public et les vêtements. La grève de 13 jours a entraîné une baisse de 23 % des exportations des ports de la Colombie-Britannique en juillet, qui ont atteint leur point le plus bas depuis le début de la pandémie de COVID-19.

De plus, le Canadien National (CN) a affirmé qu'au bout de 13 jours de grève, 170 000 pieds de wagons avaient été immobilisés, tandis que l'Association of American Railroads a fait état d'une baisse de 46 % du trafic ferroviaire de fret entrant aux États-Unis depuis le Canada.

Lorsque la grève a repris le 19 juillet après une brève accalmie, Canpotex, l'un des principaux exportateurs de potasse, a annoncé qu'il [retirait toutes ses offres de vente](#) [en anglais] jusqu'à ce qu'il puisse compter sur la prévisibilité de la chaîne d'approvisionnement via le port de Vancouver, qui traite 70 % de ses exportations.

Ces arrêts de travail se sont fait sentir bien au-delà des ports de la côte Ouest du Canada. Les commandes en attente causées par la grève ont eu une incidence sur les chaînes d'approvisionnement, ce qui a entraîné des arrêts de travail et un encombrement des réseaux ferroviaires et routiers internes du système de transport. Les entreprises et les consommateurs canadiens ont dû faire face à des retards et à une hausse des coûts, tout comme ceux des États-Unis et de plusieurs pays de l'Asie-Pacifique.

Plus tard à l'automne, une autre grève a entraîné la fermeture de la voie maritime du Saint-Laurent. Avec [181,1 millions de dollars d'activité économique par jour](#), on estimait que, sur les huit jours qu'a duré la grève, les répercussions avaient atteint le chiffre stupéfiant de près de 1,4 milliard de dollars pour l'ensemble de la voie navigable.

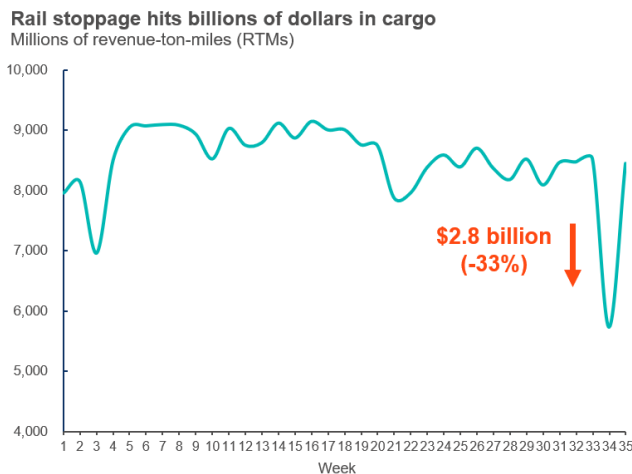
L'année suivante, en 2024, la grève ayant touché le réseau ferroviaire canadien a entraîné



l'interruption du transport des marchandises dans tout le pays. Selon l'Association des chemins de fer du Canada, nos deux chemins de fer de marchandises ont transporté un total de plus de 380 milliards de dollars de marchandises en 2022 et environ la moitié des exportations du pays.

Selon le LDE, la grève ayant touché le réseau ferroviaire de 2024, la plus importante de l'histoire récente du Canada, a eu des répercussions considérables, dont la perte de près de 3 milliards de dollars en tonnes-milles commerciales aux principaux transporteurs : le CN et le Canadien Pacifique Kansas City (CPKC).

### **Nearly \$3 billion in cargo disrupted by largest rail stoppage in recent Canadian history.**



The recent rail stoppage, the largest in recent Canadian history, had a significant impact, disrupting nearly \$3 billion worth of revenue-ton-miles for major carriers CN and CPKC.

With embargoes ensuring a safe and orderly shutdown beginning 10 days ahead of the stoppage, and most activity halted for four days, there was considerable impact on our supply chains and economy.

Fortunately, both companies quickly resumed operations, allowing them to recover weekly volumes just in time for the critical harvest season.

Notably, the high-frequency rail container data within the [Business Conditions Terminal](#) picked-up the impact quickly. When shocks like this occur, the need for real-time insights becomes crucial. That's where the Canadian Chamber's Business Data Lab (BDL) comes in. Our tools can help you track business conditions and economic shocks as they unfold.

Sources: Business Data Lab analysis; CN & CPKC data.

Canadian Chamber of Commerce | Business Data Lab

Après 10 jours d'embargos afin d'assurer une interruption sûre et ordonnée, la majorité des activités ont été interrompues pendant quatre jours, entraînant des conséquences considérables sur les chaînes d'approvisionnement du Canada.

Plus tard dans l'année, une grève a eu lieu au Port de Montréal. Avec près de 400 millions de dollars de marchandises qui y passent chaque jour, une immense interruption s'en est suivie. Cette grève a eu lieu en même temps qu'un arrêt de travail dans les ports de la côte Ouest pour une deuxième année consécutive. Pour quantifier plus en détail les conséquences, Transports Canada a réalisé une analyse des répercussions économiques d'une grève au Port de Montréal en 2021 : les résultats ont permis de souligner des pertes nettes de 40 millions de dollars en PIB la première semaine, qui ont rapidement augmenté à 100 millions de dollars de pertes par la suite.

Enfin, une grève a également eu lieu aux terminaux céréaliers de l'Administration portuaire de Vancouver cette année-là, ce qui a suscité de profondes préoccupations, sachant que les terminaux reçoivent un peu plus de la moitié de tous les grains produits au Canada. Comme la plupart des céréales que les agriculteurs des Prairies cultivent sont manipulées et exportées par ces terminaux, cette grève a bloqué près de 100 000 tonnes métriques de céréales qui y transitent chaque jour, entraînant une perte quotidienne de 35 millions de dollars en exportations potentielles [en anglais].



## Recommandations

La récente recrudescence des arrêts de travail au Canada, en particulier dans le secteur des transports, fait du pays un partenaire commercial moins fiable sur la scène internationale. La seule façon pour le gouvernement fédéral d'atteindre son objectif de doubler les exportations vers d'autres pays que les États-Unis au cours de la prochaine décennie est de permettre une stabilité de la main-d'œuvre grâce aux ressources nouvelles et existantes permettant la résolution des conflits.

En ce qui concerne la nomination d'un médiateur spécial, celle-ci n'interviendrait qu'à l'issue de longues négociations menées en présence de médiateurs fédéraux jouissant d'une grande considération et ayant toujours fait leurs preuves, lorsque les positions des deux parties sont trop éloignées pour arriver à un accord.

Afin de maintenir les parties à la table des négociations et de garantir une négociation de bonne foi, un médiateur tiers indépendant examinerait les points litigieux et formulerait des recommandations à l'intention des parties, mais aussi du ministre de l'Emploi, quant aux modalités d'une convention collective équitable, en s'appuyant sur la faisabilité d'un accord négocié.

En ce qui concerne le recours à l'article 107 du *Code canadien du travail*, sans cet outil, on ne sait pas clairement de quels pouvoirs disposerait le gouvernement fédéral pour préserver la paix sociale lors d'arrêts de travail majeurs dans le secteur des transports, ni comment il pourrait agir pour protéger à la fois l'économie nationale et les travailleurs canadiens. Au vu des différents conflits qui ont éclaté ces dernières années, il est apparu clairement qu'une solution législative aurait pu être rejetée pour des raisons politiques; il est donc essentiel de veiller à ce que le gouvernement élu dispose de l'autorité nécessaire pour agir.

Compte tenu de l'ampleur potentielle des répercussions économiques et dans un contexte d'incertitude géopolitique persistante, la Chambre de commerce du Canada recommande que le gouvernement fédéral :

- **modifie le *Code canadien du travail* pour mettre à disposition de nouvelles ressources permettant la résolution des conflits dans toutes les infrastructures de transport sous réglementation fédérale, notamment la nomination d'un médiateur spécial indépendant lorsqu'un accord négocié n'est pas possible;**
- **veille à ce que le Cabinet fédéral dispose des pouvoirs nécessaires pour intervenir si les négociations collectives ne parviennent pas à limiter les dommages supplémentaires causés à l'économie canadienne et aux travailleurs de tout le pays;**
- **permette une accréditation à l'échelle de la Colombie-Britannique pour offrir une certitude au cours des négociations et coordonner les activités des ports de la côte Ouest du Canada avec celles des ports du pays, ainsi qu'avec nos principaux concurrents aux États-Unis.**