

# Mémoire de l'AFPC présenté dans le cadre de l'Examen réglementaire de la chaîne d'approvisionnement

Réglementation fédérale  
et les pratiques de réglementation

23 janvier 2024



Public Service Alliance of Canada  
Alliance de la Fonction publique du Canada

## **Introduction**

L'Alliance de la Fonction publique du Canada (AFPC) représente plus de 240 000 travailleuses et travailleurs au Canada, ce qui en fait le plus important syndicat de la fonction publique fédérale. Nous avons des milliers de membres dans les ministères et organismes fédéraux, dont l'Agence des services frontaliers du Canada et l'Agence canadienne d'inspection des aliments, dans le secteur du transport sous réglementation fédérale (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, administrations de pilotage) ainsi qu'à Marine Atlantique. Nous représentons une multitude de travailleuses et travailleurs de Postes Canada et de sa filiale Purolator. Enfin, nous avons des membres à la mine de diamants Ekati dans les Territoires du Nord-Ouest.

## **Droit de grève**

Dans les récents conflits de travail des acteurs de la chaîne d'approvisionnement canadienne, le gouvernement fédéral a fait montre d'un empressement profondément déconcertant d'interférer avec la libre et juste négociation collective en imposant (comme au Port de Montréal) ou en menaçant d'imposer (comme au Port de Vancouver) aux personnes syndiquées et à leurs agents négociateurs une loi imposant le retour au travail.

Non seulement un tel comportement de la part du gouvernement du Canada démontre-t-il à la population qu'il est prêt à prendre le parti des employeurs dans les conflits de travail — qui se règlent mieux par la négociation collective libre et juste —, mais, en plus, il constitue une atteinte flagrante aux droits et libertés constitutionnels des travailleuses et travailleurs au pays. C'est injustifiable et inacceptable.

Dans son arrêt-clé de 2015 *Saskatchewan Federation of Labour* [2015] 1 RCS 245, la Cour suprême du Canada a consacré le droit constitutionnel de faire la grève. Au paragraphe 3, la Cour a statué que « [l]e droit de grève n'est pas seulement dérivé de la négociation collective, il en constitue une composante indispensable. »

L'AFPC était intervenante dans cette procédure historique de la Cour suprême du Canada, et nous insistons maintenant pour que les recommandations et les résultats de l'examen réglementaire de la chaîne d'approvisionnement respectent la *Charte canadienne des droits et libertés* en interdisant toute interférence avec le droit de grève des travailleuses et travailleurs au pays comme moyen de pression ultime pour régler les différends liés à la négociation collective.

Tout résultat qui porte atteinte aux droits et libertés des travailleuses et travailleurs sera vivement contesté. Si le gouvernement refuse de défendre et de protéger les sacro-saints droits et libertés constitutionnels, l'AFPC et les autres syndicats n'hésiteront pas à prendre des mesures pour protéger ces intérêts vitaux des Canadiennes et Canadiens.

## **Opérations frontalières**

Les initiatives réglementaires profitent de la consultation du syndicat représentant le personnel de première ligne. En effet, qu'ils soient visés par l'Examen réglementaire ciblé des opérations frontalières ou du Plan des activités de réglementation à venir de l'ASFC 2023 à 2025, les règlements proposés et pris en application de la *Loi sur les douanes* ou de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* tirent profit de cette consultation. Par exemple, le jeudi 20 octobre 2022, le président national du Syndicat des Douanes et de l'Immigration (SDI), Mark Weber, s'est adressé au [Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires](#) de la Chambre des communes dans le cadre de l'[étude du Comité sur l'application ArriveCan](#). Soulignant le manque de consultation auprès des agentes et agents de première ligne, M. Weber a expliqué qu'il était « absurde » de créer une application qui leur est destinée sans faire participer les personnes travaillant à la frontière. Si on avait consulté les agentes et agents par l'intermédiaire du SDI, elles et ils auraient pu signaler les problèmes potentiels – dont regorge ArriveCAN – avant qu'ils ne se produisent.

Toute modernisation des cadres réglementaires des régimes d'entrepôts douaniers ainsi que de la circulation et de l'entreposage sécuritaires des marchandises entrant au pays qui vise à améliorer la capacité, la fluidité de la chaîne d'approvisionnement et la compétitivité économique du Canada doit d'abord s'attarder à la grave pénurie de personnel des services frontaliers partout au Canada. Le portrait est sombre : il faut à l'Agence des milliers d'agentes et agents de plus pour qu'elle puisse remplir son mandat. Par exemple, à l'été 2022, à certains des postes frontaliers terrestres les plus fréquentés, [l'ASFC a souvent dû choisir entre doter adéquatement ses opérations commerciales ou ses opérations voyageurs](#).

Dans le [rapport du Comité permanent du commerce international de mars 2023](#), le SDI a exprimé son soutien aux mesures de modernisation des processus frontaliers du Canada si celle-ci n'entraîne pas une réduction du nombre d'agentes et agents de l'Agence des services frontaliers du Canada aux points d'entrée<sup>1</sup>.

## **Transport**

De façon générale dans cette section, nous voulons respectueusement faire part de notre grande inquiétude. À la lecture des questions portant sur le secteur du transport, nous avons l'impression que l'examen part à première vue du principe que c'est la réglementation qui a provoqué la rupture des chaînes d'approvisionnement pendant la pandémie. Nous craignons particulièrement que les questions posées par le SCT incitent certains employeurs à adopter un point de vue plutôt étroit critiquant les exigences légales et contractuelles liées à la santé et à la sécurité ainsi qu'à l'évolution technologique.

---

<sup>1</sup> L'honorable Judy A. Sgro, présidente. « L'application ArriveCan : répercussions sur certains secteurs canadiens », rapport du Comité permanent du commerce international, mars 2023, 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session. Français : [https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2023/parl/xc75-1/XC75-1-1-441-6-fra.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2023/parl/xc75-1/XC75-1-1-441-6-fra.pdf)  
Anglais : [https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2023/parl/xc75-1/XC75-1-1-441-6-eng.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2023/parl/xc75-1/XC75-1-1-441-6-eng.pdf)

Ce qui nous préoccupe surtout, ce sont le rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement de 2022 qui recommande au ministre du Travail d'élaborer un nouveau paradigme des relations de travail<sup>2</sup> et un récent mémoire présenté au Parlement par des sociétés de transport de marchandises préconisant que les personnes travaillant dans les ports soient classées comme des travailleuses et travailleurs essentiels selon le *Code canadien du travail*<sup>3</sup>.

À l'opposé, l'AFPC soutient plutôt que des chaînes d'approvisionnement solides et résistantes nécessitent un cadre réglementaire favorisant de bonnes conditions de travail plutôt qu'encourageant un nivellement par le bas. Ce qui s'est affaibli pendant la pandémie, ce sont les chaînes d'approvisionnement mondiales fragiles reposant sur des emplois précaires en transport, tant ici qu'à l'étranger. On l'a bien vu lorsque des employeurs des secteurs les moins bien rémunérés (comme les épiceries syndiquées et les entrepôts non syndiqués d'Amazon) ont été contraints d'offrir des « primes COVID » pour que les travailleuses et travailleurs continuent de faire leurs quarts<sup>4</sup>.

L'AFPC affirme également que si les décideurs souhaitent vraiment renforcer les chaînes d'approvisionnement, la meilleure façon de le faire est d'adopter une politique réglementaire encourageant la libre négociation collective, y compris le droit à l'action collective. Une telle politique permettrait de contrer le nivellement par le bas et de garantir des emplois stables à long terme assortis de salaires décents et de bons avantages sociaux.

Pour ce qui est des questions touchant expressément la réglementation du secteur du transport, l'AFPC souhaite soumettre ses commentaires aux questions 3 et 5.

Concernant la question 3, qui porte sur les options de transport de marchandises respectueuses de l'environnement, l'AFPC constate que le gouvernement se tire lui-même dans le pied. Dans le cas du soutien offert pour la transition vers les véhicules électriques, les programmes devraient être également offerts aux sociétés d'État fédérales. Nous avons déjà fait remarquer que Postes Canada s'est heurtée à des obstacles liés au financement fédéral à ce sujet (pour son parc de véhicules), ce qui n'a pas été le cas de ses concurrents du secteur privé.

---

<sup>2</sup> « Action. Collaboration. Transformation. Rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement 2022 », gouvernement du Canada, page 32.

<sup>3</sup> « Want Ports Declared Essential ». Blacklock's Reporter, 8 décembre 2023, en ligne : <https://www.blacklocks.ca/want-ports-declared-essential/>.

<sup>4</sup> « Amazon to end \$2 per hour pandemic pay raise, OT incentives for Canadian warehouse workers ». CBC, 16 mai 2022, en ligne : <https://www.cbc.ca/news/business/amazon-pandemic-pay-raise-end-canada-warehouse-workers-1.5573345>.

L'AFPC affirme que la réglementation de tous les modes de transport, particulièrement lorsqu'il s'agit du transport des marchandises dangereuses, doit être resserrée plutôt que relâchée. Toute révision envisagée devrait tenir compte des préoccupations du personnel d'inspection du transport des marchandises dangereuses et des autres travailleuses et travailleurs du transport. Les modifications réglementaires ne doivent jamais se faire au détriment de la sécurité des collectivités, des personnes qui voyagent ou du personnel de l'industrie du transport. De plus, l'AFPC constate que les décideurs se sont trop laissés séduire par les concepts abstraits d'« innovation » et de « perturbation » au détriment des travailleuses et travailleurs. Dans certains secteurs de l'industrie du transport, comme celle du taxi, cette fétichisation s'est avérée désastreuse. Nous prévoyons que l'IA aura des répercussions semblables. Pour éviter une autre catastrophe, les syndicats doivent participer activement à la transition de la main-d'œuvre d'aujourd'hui vers les emplois de demain. Les travailleuses et travailleurs n'accepteront pas un cadre réglementaire non interventionniste qui minimise leur rôle au profit de l'« innovation » et de la « perturbation », quels qu'en soient les coûts.

Les chaînes d'approvisionnement et l'industrie du transport qui les sous-tend seront confrontées à d'importants changements dans les années à venir. Il est essentiel que les gouvernements mettent les travailleuses et travailleurs et leur droit à des conditions de travail décentes au centre de tout projet de modifications réglementaires. Ce droit fondamental ne peut et ne doit pas être nié parce que des décennies de « nivellement par le bas » ont donné les résultats qu'on connaît durant la pandémie mondiale.