EVIDENCE

OTTAWA, Monday, November 2, 2026

The Special Senate Committee on the Building Canada Strong Act met with videoconference this day at 12 p.m. [ET] to examine on the subject matter of Bill C-39, An Act respecting certain measures to strengthen the economy; and, in camera, for consideration of a draft agenda.

Senator Fabian Manning (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good afternoon, senators. I call to order this meeting of the Special Senate Committee on the Building Canada Strong Act. My name is Fabian Manning. I am a senator from Newfoundland and Labrador and have the privilege of chairing this committee.

I invite my colleagues to introduce themselves.

Senator Yussuff: Hassan Yussuff, Ontario.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: Senator Julie Miville Dechêne from Quebec.

Senator Hébert: Martine Hébert from Quebec.

[*English*]

Senator D. M. Wells: David Wells, Newfoundland and Labrador.

Senator Patterson: Rebecca Patterson, Ontario.

Senator Duncan: Pat Duncan, senator for the Yukon.

[*Translation*]

Senator Quinn: Jim Quinn from New Brunswick.

[*English*]

Senator Woo: Good afternoon. Yuen Pau Woo, British Columbia.

[*Translation*]

Senator Youance: Suze Youance from Quebec.

[*English*]

Senator Prosper: Paul Prosper, Nova Scotia, Mi'kma'ki territory.

Senator Cuzner: Rodger Cuzner, Nova Scotia.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 2 novembre 2026

Le Comité sénatorial spécial sur la Loi visant à bâtir un Canada fort se réunit aujourd'hui, à 12 heures (HE), avec vidéoconférence, pour examiner la teneur du projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie, avant de passer à huis clos afin d'examiner un projet d'ordre du jour.

Le sénateur Fabian Manning (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour chers collègues. Je déclare ouverte la présente séance du Comité sénatorial spécial chargé d'examiner la Loi visant à bâtir un Canada fort. Je m'appelle Fabian Manning. Je suis sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador et j'ai le privilège de présider ce comité.

J'invite mes collègues à se présenter.

Le sénateur Yussuff : Hassan Yussuff, de l'Ontario.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Sénatrice Julie Miville-Dechêne, Québec.

La sénatrice Hébert : Martine Hébert, Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur D. M. Wells : David Wells, de Terre-Neuve-et-Labrador.

La sénatrice Patterson : Rebecca Patterson, de l'Ontario.

La sénatrice Duncan : Pat Duncan, sénateur du Yukon.

[*Français*]

Le sénateur Quinn : Jim Quinn du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

Le sénateur Woo : Bonjour. Yuen Pau Woo, de la Colombie-Britannique.

[*Français*]

La sénatrice Youance : Suze Youance, Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur Prosper : Paul Prosper, de la Nouvelle-Écosse, territoire mi'kma'ki.

Le sénateur Cuzner : Rodger Cuzner, de la Nouvelle-Écosse.

Senator Tucker: Geeta Tucker, Manitoba.

Senator Boehm: Peter Boehm, Ontario.

Senator Osler: Flordeliz (Gigi) Osler, Manitoba.

[*Translation*]

Senator Gignac: Clément Gignac from Quebec.

[*English*]

Senator Wilson: Duncan Wilson, British Columbia.

The Chair: Thank you, senators. We are meeting today to continue our study of the subject matter of Bill C-39, An Act respecting certain measures to strengthen the economy.

For our first panel, we are pleased to welcome, from Employment and Social Development Canada, Peter Simpson, Acting Assistant Deputy Minister, Policy, Dispute Resolution and International Affairs Branch; Douglas Wolfe, Director General, Strategic Policy, Analysis and Workplace Information Directorate; and Danijela Hong, Director General, Workplace Directorate, Labour Program; from the Canada Industrial Relations Board, Maryse Tremblay, Chairperson; and from Innovation, Science and Economic Development Canada, and Martin Simard, Senior Director, Marketplace Framework Policy Branch.

Welcome to you all, and thank you for joining us. We'll begin with your opening remarks before we move to questions from members.

We'll start with Mr. Simpson, followed by Ms. Tremblay. The floor is yours for five minutes each.

[*Translation*]

Peter Simpson, Acting Assistant Deputy Minister, Policy, Dispute Resolution and International Affairs Branch, Employment and Social Development Canada: Hello, and thank you for the opportunity to appear before the committee today.

[*English*]

I would like to begin by acknowledging we are meeting on the unceded, ancestral and traditional territory of the Algonquin Anishinaabe Nation, who have lived on and cared for the land now known as Ottawa since time immemorial.

La sénatrice Tucker : Geeta Tucker, du Manitoba.

Le sénateur Boehm : Peter Boehm, de l'Ontario.

La sénatrice Osler : Flordeliz (Gigi) Osler, du Manitoba.

[*Français*]

Le sénateur Gignac : Clément Gignac du Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur Wilson : Duncan Wilson, de la Colombie-Britannique.

Le président : Merci, chers collègues. Nous sommes réunis aujourd'hui pour poursuivre l'examen du projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie.

Pour notre premier groupe de témoins, nous avons le plaisir d'accueillir, d'Emploi et Développement social Canada, Peter Simpson, sous-ministre adjoint intérimaire, Direction générale des politiques, du règlement des différends et des affaires internationales; Douglas Wolfe, directeur général, Direction des politiques stratégiques, de l'analyse et de l'information sur les milieux de travail; et Danijela Hong, directrice générale, Direction du milieu de travail, Programme du travail. Du Conseil canadien des relations industrielles, nous accueillons Maryse Tremblay, présidente; et d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, nous avons Martin Simard, directeur principal, Direction générale des politiques-cadres du marché.

Bienvenue à vous tous, et merci de vous joindre à nous. Nous commencerons par vos remarques liminaires, puis nous passerons aux questions des sénateurs.

Nous allons commencer par M. Simpson, et passerons ensuite à Me Tremblay. Vous disposez chacun de cinq minutes.

[*Français*]

Peter Simpson, sous-ministre adjoint intérimaire, Direction générale de la politique, règlement des différends et affaires internationales, Emploi et Développement social Canada : Bonjour. Merci de me donner l'occasion de comparaître devant le comité aujourd'hui.

[*Traduction*]

J'aimerais commencer par reconnaître que nous nous réunissons sur le territoire non cédé, ancestral et traditionnel de la nation algonquine anishinabe, qui vit sur ces terres et en prend soin depuis des temps immémoriaux; ces terres sont aujourd'hui connues sous le nom d'Ottawa.

My name is Peter Simpson. I am the Acting Assistant Deputy Minister for policy and dispute resolution at the Labour Program. When I'm not acting as someone else, I am the Director General of the Federal Mediation and Conciliation Service.

I am accompanied by my colleague Douglas Wolfe, Director General of Strategic Policy, who will speak to the details of the Canada Labour Code-related provisions of Bill C-39. Danijela Hong, Director General, Workplace Management, is here for support on questions related to the Wage Earner Protection Program Act.

[*Translation*]

These measures are part of a broader effort to support economic growth, investment and major project development across Canada.

From a labour program perspective, the bill seeks to strengthen Canada's labour relations framework and ensure it continues to meet the needs of workers, employers and the economy.

At its core, the labour provisions are designed to strengthen collective bargaining, support workers, improve labour-management relations and help bargaining parties reach negotiated agreements.

[*English*]

The proposed measures were informed by extensive engagement with labour organizations, employers, Indigenous partners and other stakeholders. Stakeholders emphasized the importance of providing greater clarity and predictability within the labour relations framework that works well most of the time.

In fact, approximately 95% of collective agreements in the federally regulated private sector are reached without a strike or lockout. Bill C-39 builds on that strong foundation.

To explain these measures in greater detail, I will turn to my colleague Douglas Wolfe.

Douglas Wolfe, Director General, Strategic Policy, Analysis and Workplace Information Directorate, Employment and Social Development Canada: Thank you, Mr. Simpson.

[*Translation*]

Good afternoon. The legislation focuses first and foremost on strengthening the tools, supports and processes that help parties reach negotiated agreements. This is the core of the labour elements in Bill C-39.

Je m'appelle Peter Simpson et j'occupe le poste de sous-ministre adjoint par intérim chargé des politiques et du règlement des différends au sein du Programme du travail; à titre professionnel, je suis directeur général du Service fédéral de médiation et de conciliation.

Je suis accompagné de mon collègue Douglas Wolfe, directeur général des Politiques stratégiques, qui abordera en détail les dispositions du projet de loi C-39 liées au Code canadien du travail. Danijela Hong, directrice générale de la Gestion du milieu de travail, est ici pour répondre aux questions relatives à la Loi sur le Programme de protection des salariés.

[*Français*]

Ces mesures s'inscrivent dans le cadre d'un effort plus large visant à soutenir la croissance économique, l'investissement et le développement de grands projets partout au Canada.

Du point de vue du Programme du travail, le projet de loi vise à renforcer le cadre des relations de travail au Canada et à garantir qu'il continue de répondre aux besoins des travailleurs, des employeurs et de l'économie.

Fondamentalement, les dispositions relatives au travail visent à renforcer la négociation collective, à soutenir les travailleurs, à améliorer les relations patronales-syndicales et à aider les parties à conclure des ententes négociées.

[*Traduction*]

Les mesures proposées découlent de diverses consultations auprès des organisations syndicales, des employeurs, des partenaires autochtones et d'autres intervenants. Ces derniers ont souligné l'importance d'apporter davantage de clarté et de prévisibilité au sein du cadre des relations de travail, qui fonctionne bien la plupart du temps.

En effet, environ 95 % des conventions collectives du secteur privé sous réglementation fédérale sont conclues sans grève ni lockout. Le projet de loi C-39 s'appuie sur ces bases solides.

Pour expliquer ces mesures plus en détail, je cède la parole à mon collaborateur, Douglas Wolfe.

Douglas Wolfe, directeur général, Direction de la politique stratégique, de l'analyse et de l'information sur les milieux de travail, Emploi et Développement social Canada : Merci, monsieur Simpson.

[*Français*]

Bon après-midi. Le projet de loi vise avant tout à renforcer les outils, les mécanismes de soutien et les processus qui aident les parties à conclure des ententes négociées. Cela est central aux dispositions relatives au travail contenues dans le projet de loi C-39.

[*English*]

The labour provisions of Bill C-39 focus on three key priorities. First, they modernize collective bargaining by enhancing supports and processes that help parties reach agreements and resolve disputes. These measures are intended to help parties resolve issues before positions become entrenched and increase the likelihood that agreements are reached at the bargaining table.

Specifically, the bill would require bargaining to start six months before a collective agreement expires, if it has been more than five years since the last agreement was reached, or if the last round ended in a work stoppage or imposed arbitration. This early start would be supported by the Federal Mediation and Conciliation Service.

The bill would allow more time for negotiated settlements by extending the conciliation period from 60 to 90 days. The legislation would require parties that have experienced a work stoppage or imposed binding resolutions to engage in targeted relationship-building work supported by the Federal Mediation and Conciliation Service.

It would strengthen support for first collective agreement negotiations. The package would provide the Canada Industrial Relations Board with more capacity to address backlogs and achieve dispute adjudication processes in a timely manner. The bill would also lay the groundwork for expedited grievance arbitration to tackle backlogs and an administrative monetary penalty regime for bad faith bargaining.

The second main focus of the bill is to strengthen worker protections, including measures that help address wage theft, worker misclassification, workplace health and safety concerns and the continuity of collective bargaining rights in the airport sector.

Finally, the bill provides greater clarity regarding the use of section 107 of the Canada Labour Code. While section 107 has received considerable attention during discussions of the bill, it is important to recognize that these provisions represent only one component of a much broader package focused on strengthening collective bargaining and worker protections.

Bill C-39 does not create new ministerial powers under section 107, nor does it expand existing authorities. Instead, it introduces additional safeguards, transparency requirements and procedural conditions governing the possible use of an existing authority.

[*Traduction*]

Les dispositions du projet de loi relatives au travail visent trois priorités clés. D'abord, elles modernisent la négociation collective en renforçant les mesures de soutien et les processus qui aident les parties à conclure des ententes et à régler les différends. Ces mesures visent à aider les parties à résoudre les problèmes avant que les positions ne se figent et à accroître les chances de parvenir à des ententes à la table de négociation.

Plus précisément, le projet de loi prévoit d'exiger que les négociations débutent six mois avant l'expiration d'une convention collective, si plus de cinq ans se sont écoulés depuis la conclusion de la dernière entente, ou si la dernière ronde de négociations s'est soldée par un arrêt de travail ou un arbitrage imposé. Ce démarrage anticipé serait appuyé par le Service fédéral de médiation et de conciliation.

Cette mesure envisage aussi d'accorder plus de temps pour la conclusion d'ententes négociées en prolongeant la période de conciliation de 60 à 90 jours. Les parties ayant connu un arrêt de travail ou une décision exécutoire imposée devraient s'engager dans un travail ciblé de renforcement des relations, avec le soutien du Service fédéral de médiation et de conciliation.

Il renforcerait le soutien aux négociations de la première convention collective. Il donnerait au Conseil canadien des relations industrielles davantage de moyens pour mener rapidement à terme les processus de règlement des différends. Le projet de loi jetterait également les bases d'un arbitrage accéléré des griefs afin de résorber les arriérés, ainsi que d'un régime de sanctions pécuniaires administratives en cas de négociation de mauvaise foi.

La deuxième priorité principale du projet de loi consiste à renforcer la protection des travailleurs, notamment grâce à des mesures visant à lutter contre le vol de salaire, la classification erronée des travailleurs, les problèmes de santé et de sécurité au travail, ainsi qu'à garantir le maintien des droits de négociation collective dans le secteur aéroportuaire.

Enfin, le projet de loi apporte davantage de clarté quant à l'application de l'article 107 du Code du travail du Canada. Bien que celui-ci ait fait l'objet d'une attention considérable au cours des discussions sur le projet de loi, il est important de reconnaître que ces dispositions ne représentent qu'un élément d'un ensemble beaucoup plus vaste visant à renforcer la négociation collective et la protection des travailleurs.

Le projet de loi C-39 ne crée pas de nouveaux pouvoirs ministériels en vertu de l'article 107 et n'élargit pas les pouvoirs existants. Il introduit plutôt des mesures de protection supplémentaires, des exigences de transparence et des conditions procédurales régissant l'utilisation éventuelle d'un pouvoir existant.

In particular, the bill would require consideration of a special mediator's report and require that the minister be of the opinion that a strike or lockout is having, or would have, a significant adverse national impact.

The bill would also clarify that intervention could only occur once a strike or lockout has commenced. Each step added to section 107 is designed to return responsibility for reaching an agreement to the bargaining table.

In practice, these amendments make the framework more transparent, accountable, predictable and constrained than it is today. The result is a narrowing of circumstances in which intervention could even be contemplated.

The bill does not diminish the fundamental right to strike or replace collective bargaining with government decision making. The legislation is founded on the principle that the best agreements are those reached by workers and employers themselves through free and fair collective bargaining.

In closing, Bill C-39 is fundamentally a collective bargaining strengthening package. Its principal focus is helping parties reach negotiated agreements, improving worker protections, investing in labour relations institutions and supporting effective collective bargaining.

The provisions related to section 107 establish additional guardrails around an existing authority and ensure that any consideration of that authority is subject to greater transparency, accountability and procedural discipline, providing a clearer framework for the use of section 107 while reinforcing its role as a measure of last resort.

Thank you.

Maryse Tremblay, Chairperson, Canada Industrial Relations Board: Good afternoon. Thank you, Mr. Chair and honourable senators, for the invitation to appear before this committee in respect of your study of Bill C-39, An Act respecting certain measures to strengthen the economy.

The Canada Industrial Relations Board is an independent quasi-judicial tribunal. The board's adjudicative mandate is to interpret and apply the Canada Labour Code, as well as the Status of the Artist Act and the Wage Earner Protection Program Act. Its mandate will soon be expanded to include the Use of French in Federally Regulated Private Businesses Act as well with its coming into force.

Plus précisément, le projet de loi exigerait l'examen du rapport d'un médiateur spécial et imposerait que le ministre soit d'avis qu'une grève ou un lockout a, ou aurait, une incidence négative importante à l'échelle nationale.

Le projet de loi préciserait également que l'intervention ne pourrait avoir lieu qu'une fois la grève ou le lockout amorcé. Chaque mesure ajoutée à l'article 107 vise à renvoyer la responsabilité de parvenir à une entente à la table de négociation.

Dans la pratique, ces modifications rendent le cadre plus transparent, plus responsable, plus prévisible et plus restreint qu'il ne l'est aujourd'hui. Il en résulte un rétrécissement des circonstances dans lesquelles une intervention pourrait même être envisagée.

Le projet de loi ne porte pas atteinte au droit fondamental de faire la grève ni ne remplace la négociation collective par une prise de décision gouvernementale. La loi repose sur le principe selon lequel les meilleures ententes sont celles conclues par les travailleurs et les employeurs eux-mêmes dans le cadre d'une négociation collective libre et équitable.

En conclusion, le projet de loi C-39 constitue essentiellement un ensemble de mesures visant à renforcer la négociation collective. Il a pour objectif principal d'aider les parties à conclure des ententes négociées, d'améliorer la protection des travailleurs, d'investir dans les institutions chargées des relations de travail et de favoriser une négociation collective efficace.

Les dispositions relatives à l'article 107 établissent des garde-fous supplémentaires autour d'un pouvoir existant et garantissent que toute mise en œuvre de ce pouvoir soit assujettie à une plus grande transparence, à une plus grande responsabilisation et à une discipline procédurale accrue, offrant ainsi un cadre plus clair pour l'application de l'article 107 tout en renforçant son rôle de mesure de dernier recours.

Merci.

Me Maryse Tremblay, présidente, Conseil canadien des relations industrielles : Bonjour, et merci, monsieur le président et honorables sénatrices et sénateurs de m'avoir invitée à comparaître devant ce comité dans le cadre de votre étude du projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie.

Le Conseil canadien des relations industrielles est un tribunal administratif indépendant à caractère quasi judiciaire. Son mandat juridictionnel consiste à interpréter et à appliquer le Code canadien du travail, ainsi que la Loi sur le statut de l'artiste et la Loi sur le Programme de protection des salariés. Son mandat sera bientôt élargi avec l'entrée en vigueur de la Loi sur l'usage du français au sein des entreprises privées de compétence fédérale.

The board is commonly referred to as the federal labour tribunal. In respect of all disputes that come before the board, mediation assistance is offered through the board's mediators to assist parties in reaching settlements. When disputes cannot be resolved through mediation or negotiation, the board's decision makers, or administrative judges, are responsible for adjudicating the disputes.

The board is currently composed of me, eight full-time vice-chairpersons and one part-time vice-chairperson. We also have five full-time members and two part-time members. The members represent either employers or employees.

Panels are hearing and deciding cases. They are composed of either of a vice-chairperson or the chairperson, sitting with two members or sitting alone. Representative members do not sit alone to decide disputes.

The chairperson can also appoint an external adjudicator to determine certain matters, including those under part III of the code.

The Canada Labour Code comprises four distinct statutory regimes: part I, which governs labour relations; part II, which deals with occupational health and safety; part III, which concerns minimum labour standards, and part IV, which deals with administrative monetary penalties.

Bill C-39 would modify parts I and III of the Canada Labour Code, as well as the Wage Earner Protection Program Act. Some of these changes will have an impact on the board's adjudicative functions, while others would modify the way in which collective bargaining is conducted for federally regulated employers.

In terms of direct impact on the board's mandate, Bill C-39 would permit the initiation of a geographic certification process by application of two or more employers, by a ministerial referral or at the board's own initiative. This change would apply to the longshore industry and any other industry in geographic areas designated by regulation.

The bill would also establish successor rights in cases where a new contractor succeeds a previous one in the context of airport services. These successor rights could be extended to other services by regulations as well.

This means that trade unions would no longer be required to organize employees every time a new contractor succeeds a previous one and the new contractor would become bound by the collective agreement applicable to the employees of the previous contractor.

Le conseil est communément reconnu comme le tribunal fédéral des relations du travail. Pour tous les différends dont il est saisi, le conseil offre des services de médiation par l'entremise de ses médiateurs afin d'aider les parties à parvenir à un règlement. Lorsque les différends ne peuvent être résolus au moyen de la médiation ou de la négociation, les décideurs du conseil (ou juges administratifs) sont chargés de trancher ces différends.

Le conseil est actuellement composé de moi-même, de huit vice-présidents ou vice-présidentes à temps plein et d'une vice-présidente à temps partiel, ainsi que de cinq membres à temps plein et de deux membres à temps partiel. Les membres représentent soit les employés, soit les employeurs.

Les bancs chargés d'instruire et de trancher les affaires sont composés soit d'une vice-présidente ou d'un vice-président — ou, encore, de la présidente — qui siège soit avec deux membres, soit seul. Les membres ne siègent pas seuls pour trancher les différends.

La présidente peut également désigner une ou un arbitre externe pour statuer sur certaines affaires, notamment celles relevant de la partie III du Code.

Le Code canadien du travail comprend quatre régimes législatifs distincts : la partie I, qui régit les relations du travail; la partie II, qui porte sur la santé et la sécurité au travail; la partie III, qui traite des normes minimales du travail; et la partie IV, qui concerne les sanctions administratives pécuniaires.

Le projet de loi C-39 modifierait les parties I et III du Code, ainsi que la Loi sur le Programme de protection des salariés. Certaines de ces modifications auront une incidence sur les fonctions juridictionnelles du conseil, tandis que d'autres modifieront la façon dont la négociation collective est menée chez les employeurs privés de compétence fédérale.

En ce qui concerne l'incidence directe sur le mandat du conseil, le projet de loi C-39 permettrait l'amorce d'un processus d'accréditation géographique à la demande de deux employeurs ou plus, à la suite d'un renvoi ministériel ou à l'initiative du conseil lui-même. Cette modification s'appliquerait à l'industrie du débardage ainsi qu'à tout autre secteur d'activité situé dans des régions géographiques désignées par règlement.

Le projet de loi établirait également des droits de successeur lorsqu'un nouveau fournisseur remplace un fournisseur précédent dans le contexte de services aux aéroports. Ces droits de successeur pourraient être élargis à d'autres services par voie réglementaire.

Cela signifie que les syndicats n'auraient plus à organiser les employés chaque fois qu'un nouveau fournisseur succède à un autre, et que le nouveau fournisseur serait lié par la convention collective applicable aux employés du fournisseur précédent.

In such cases, the board would have jurisdiction to determine any questions arising from the successorship situation, but it would no longer have to process certification applications whenever a new contractor takes over airport services.

For example, during the last major period of contract turnover, almost 50 certification applications were processed by the board.

Bill C-39 would require the board order a binding method of resolving issues that remain in dispute in the context of a first collective agreement upon the request of one party if no collective agreement has been entered into within nine months after notice to bargain has been given.

Currently, it is the minister who may refer such disputes to the board and, in such a case, the board may settle the outstanding terms of the first collective agreement if it considers it advisable.

[*Translation*]

The bill would modify certain aspects of the federal bargaining regime by introducing, for example, earlier intervention and assistance in collective bargaining for some bargaining relationships. The board's direct involvement in collective bargaining is limited.

Typically, the board is called to intervene in respect of specific disputes between the parties, such as allegations of bad faith bargaining or the determination of activities to be maintained during a work stoppage. Therefore, I will not comment further on these proposed amendments.

Bill C-39 would also modify section 107 of the code to clarify when the minister may direct the board to order the resumption or continuation of an employer's operation in the case of a lockout or strike.

Under the proposed framework, the use of section 107 of the code would be limited to scenarios where, after having considered the special mediator's report, the minister is of the opinion that the work stoppage that has commenced adversely affects or may adversely affect the national interest. The code would define the concept of national interest.

Bill C-39 would also amend Part III of the code, dealing with minimum employment standards, by allowing the Head of Compliance and Enforcement to issue settlement enforcement orders. The board would hear the referral or appeal of those new orders, if challenged by a director of a corporation and only in limited circumstances. Other amendments to Part III are proposed but those do not impact the board at all, or only indirectly.

Dans de tels cas, le conseil aurait compétence pour trancher toute question découlant du remplacement de fournisseur, mais il n'aurait plus à traiter de demandes d'accréditation chaque fois qu'un nouveau fournisseur prend en charge des services aéroportuaires.

À titre d'exemple, lors de la dernière importante période de renouvellement de contrats, près de 50 demandes d'accréditation ont été traitées par le conseil.

Le projet de loi C-39 obligerait le conseil à ordonner une méthode exécutoire de règlement des questions demeurées en litige relativement à une première convention collective à la demande d'une des parties, lorsqu'aucune convention collective n'a été conclue dans les neuf mois suivant l'avis de négociation.

À l'heure actuelle, c'est la ministre qui peut renvoyer un tel différend devant le conseil et, dans ce cas, le conseil peut fixer les conditions non réglées de la première convention collective s'il l'estime indiqué.

[*Français*]

Le projet de loi modifierait certains aspects du régime fédéral de négociation collective en instaurant, par exemple, une intervention et un soutien plus hâtifs relativement à certaines relations de négociation. L'implication directe du conseil dans le processus de négociation collective demeure toutefois limitée.

Généralement, le conseil est appelé à intervenir relativement à des différends précis entre les parties tels que des allégations de négociation de mauvaise foi ou la détermination des activités devant être maintenues pendant un arrêt de travail. Je ne formulerai donc pas d'autres commentaires sur ces modifications proposées.

Le projet de loi C-39 modifierait également l'article 107 du Code afin de préciser dans quelles circonstances la ministre peut demander au conseil d'ordonner la reprise ou la continuation des opérations d'un employeur en cas de grève ou de lock-out.

Selon le cadre proposé, le recours à l'article 107 du Code serait limité aux situations où, après avoir examiné le rapport du médiateur spécial, la ministre est d'avis que l'arrêt de travail en cours est ou pourrait être préjudiciable à l'intérêt national. Le Code définirait la notion d'intérêt national.

Le projet de loi C-39 modifierait également la partie III du Code, portant sur les normes minimales d'emploi, en permettant au chef de la conformité et de l'application de rendre des ordres d'exécution d'entente. Le conseil serait appelé à instruire les renvois ou les appels de ces nouveaux ordres lorsqu'ils sont contestés par un administrateur d'une personne morale, et uniquement dans des circonstances limitées. D'autres modifications à la partie III sont proposées, mais elles ont peu ou pas d'incidence sur le conseil.

Lastly, Bill C-39 would amend the Wage Earner Protection Program Act to introduce a definition of a "former employer." That expression is currently undefined in the act and is causing some controversy among parties. These amendments would impact the board in dealing with the appeals that it hears under that legislation.

[*English*]

Overall, the board interprets and applies the code and other laws in the context of specific applications or complaints submitted to it.

Given its nature as an independent quasi-judicial tribunal, the board must exercise its power free from any external influence and cannot provide opinions on matters or issues that can be raised in the context of applications or complaints that are before it.

Therefore, my comments before the committee must be limited and respectful of the reality of the board's adjudicative role and the neutrality that is associated with that role. I will, therefore, refrain from providing views on the substantive topics that are contained in Bill C-39 as they fall within the scope of matters that are, or can be, the subject of adjudicative matters before the board.

I thank you again for your invitation. I will be pleased to answer questions from the committee within the boundaries that are attached to the board's role. Thank you.

The Chair: Thank you, Ms. Tremblay.

As mentioned previously, I thank all members in advance for keeping their questions and answers as close to four minutes as we can to ensure all members have time to participate. I will encourage you to get to the question and the answer if I have to. Thank you.

Senator Yussuff: Thank you for being here, witnesses.

I'd like to start by thanking Peter Simpson for the incredible job you do on a daily basis for this country in trying to get parties to recognize their responsibility to reach collective agreements. What is perhaps not known around this table is the effort and time you put in, but also the confidence that both sides have had with you in regard to your duties. So, on behalf of a grateful nation, thank you for all you do on a day-to-day basis to deal with problems that we may not discover.

Let me deal with the legislation specifically. The minister gets to appoint a special mediator under Bill C-39. The minister said in the other place that she has that power. Under Bill C-39, does

Enfin, le projet de loi C-39 modifierait la Loi sur le Programme de protection des salariés afin d'y introduire une définition de l'expression « ancien employeur ». Cette expression n'est actuellement pas définie dans la loi et elle est à l'origine de certaines controverses entre les parties. Ces modifications auraient une incidence sur le traitement des appels entendus par le conseil en vertu de cette loi.

[*Traduction*]

Dans l'ensemble, le conseil interprète et applique le Code ainsi que d'autres lois dans le contexte de demandes ou de plaintes particulières dont il est saisi.

Compte tenu de sa nature de tribunal administratif indépendant exerçant des fonctions quasi judiciaires, le conseil doit exercer ses pouvoirs à l'abri de toute influence extérieure et ne peut exprimer d'opinion sur des questions ou des enjeux susceptibles d'être soulevés dans le cadre de demandes ou de plaintes dont il est saisi.

Par conséquent, mes commentaires devant ce comité doivent être limités et respecter la réalité du rôle décisionnel du conseil ainsi que l'obligation de neutralité qui s'y rattache. Je m'abstiendrai donc d'exprimer des opinions sur les questions de fond abordées dans le projet de loi C-39, puisqu'il s'agit de questions qui pourraient éventuellement faire l'objet d'instances devant le conseil.

Je vous remercie encore de votre invitation et je me ferai un plaisir de répondre aux questions du comité dans les limites découlant du rôle quasi judiciaire du conseil. Merci.

Le président : Merci, maître Tremblay.

Comme je l'ai indiqué, je remercie d'avance tous les membres de veiller à ce que, dans la mesure du possible, leurs questions et leurs réponses ne dépassent pas quatre minutes, afin que chacun ait droit à un tour. Si besoin était, je ne me gênerais pas pour vous inviter à aller droit au but. Merci.

Le sénateur Yussuff : Je remercie les témoins de leur participation.

J'aimerais commencer par remercier Peter Simpson du travail incroyable que vous faites quotidiennement pour le pays en essayant d'amener les parties à reconnaître leur responsabilité de conclure des conventions collectives. Ce dont les gens n'ont peut-être pas conscience autour de cette table, c'est de l'effort et du temps que vous y avez consacrés, mais aussi la confiance que vous avez inspirée aux deux parties dans vos fonctions. Donc, au nom d'une nation reconnaissante, je vous remercie de tout ce que vous faites quotidiennement pour vous attaquer à des problèmes que nous n'aurons peut-être pas grâce à vous.

Permettez-moi de parler du projet de loi en particulier. Aux termes du projet de loi C-39, la ministre peut nommer un médiateur spécial. La ministre a dit à l'autre endroit qu'elle a ce

the minister have to consult two parties, both the employer and the union, in regard to the appointment of the special mediator? Because it does not say that in the legislation.

Mr. Wolfe: Thank you for the question, senator. Yes, in terms of the special mediator, you are right that the legislation does not require the minister to consult either party on the appointment of the special mediator. So I think it is something that the minister is certainly interested in. You are right that the legislation does not require consultation of either party before the appointment.

Senator Yussuff: And as my follow-up, is the minister required to follow the mediator's report? When the special mediator reports back to the minister, is she required to follow it? Because, again, the legislation does not speak to that specifically.

Mr. Simpson: Thank you for the question. No, the minister retains full discretion on his or her ability to decide what to do based on the information contained in the report. So, there are no constraints whatsoever on the minister. It really just provides advice to her.

Senator Yussuff: This is pretty rapid. Who decides what's in the national interest? That's not clear in the legislation.

Mr. Simpson: I can perhaps give an explanation as to how the process would occur in terms of the national impact assessment. As you know, the bill has two guardrails around the use of section 107. First is the special mediator's report, as you mentioned. The second is the minister does have to consider the national interest. The process that will be undertaken is that Employment and Social Development Canada will be responsible for creating a national impact assessment. The department will create that assessment in consultation with other departments, taking into consideration a very wide range of input, so both from within the public service as well as from within a range of stakeholders.

It will be a very comprehensive process that will be undertaken. Then the impact assessment will be provided to the minister, and then the minister is able to decide.

Senator Yussuff: Ms. Tremblay, if I can do this very rapidly. Should the minister send you a referral on section 107, do you consider Charter provisions in which the Supreme Court would rule in regard to workers' protections under the Charter?

Ms. Tremblay: This is something that I will refrain from answering just because it may be an issue that would be raised with the board, at one point in time, should Bill C-39 pass. But what I can say with respect to the former section 107, there

pouvoir. En vertu du projet de loi C-39, la ministre doit-elle consulter les deux parties, l'employeur et le syndicat, au sujet de la nomination du médiateur spécial? Parce que cela n'est pas précisé dans le projet de loi.

M. Wolfe : Je vous remercie de la question, monsieur le sénateur. Oui, vous avez raison de dire que la loi n'oblige pas la ministre à consulter l'une ou l'autre des parties au sujet de la nomination du médiateur spécial. Je pense donc que c'est une précision qui intéresse certainement la ministre. Vous avez raison de dire que le projet de loi n'exige pas que l'une ou l'autre des parties soit consultée avant la nomination.

Le sénateur Yussuff : Dans la même veine, la ministre est-elle tenue de donner suite au rapport du médiateur? Lorsque le médiateur spécial fait rapport à la ministre, est-elle tenue d'y donner suite? Encore une fois, le projet de loi ne précise rien à ce sujet.

M. Simpson : Je vous remercie de la question. Non, la ministre conserve toute latitude quant à sa capacité de décider ce qu'il faut faire en fonction des renseignements contenus dans le rapport. Il n'y a donc aucune contrainte pour la ministre. Le médiateur ne fait que lui donner des conseils.

Le sénateur Yussuff : C'est assez expéditif. Qui détermine ce qui est dans l'intérêt national? Ce n'est pas clair dans le projet de loi.

M. Simpson : Je peux peut-être expliquer comment le processus se déroulerait en ce qui concerne l'évaluation d'impact nationale. Comme vous le savez, le projet de loi comporte deux garde-fous concernant le recours à l'article 107. Il y a d'abord le rapport du médiateur spécial, comme vous l'avez souligné. Ensuite, la ministre doit tenir compte de l'intérêt national. Selon le processus qui sera déclenché, Emploi et Développement social Canada sera responsable d'une évaluation d'impact nationale. Le ministère mènera cette évaluation en consultation avec d'autres ministères, en tenant compte d'un très large éventail d'observations, tant de la part de la fonction publique que d'un éventail d'intervenants.

Il s'agira d'un processus très complet qui sera déclenché. Ensuite, l'évaluation d'impact sera fournie à la ministre, qui pourra alors prendre une décision.

Le sénateur Yussuff : Maître Tremblay, si vous me le permettez, je serai très bref. Si la ministre vous soumettait un renvoi concernant l'article 107, tiendriez-vous compte des dispositions de la Charte selon lesquelles la Cour suprême se prononcerait sur les protections des travailleurs en vertu de la Charte?

Me Tremblay : Je vais m'abstenir de répondre à cette question, car elle pourrait être soulevée auprès du Conseil canadien des relations industrielles, le CCRI, si le projet de loi C-39 était adopté. Mais ce que je peux dire au sujet de

is some litigation currently at the Federal Court level and the Federal Court of Appeal. Parties are challenging some of the directions made by the minister to the board as well as board decisions. The board has decided that the issue of the constitutional validity of a ministerial direction under section 107 is for the Federal Court to decide and not for the board to decide, based on case law. There are some decisions from the board setting out that decision.

Senator Wilson: Thank you to our witnesses and for the work that you do on behalf of Canadians every day.

My question is in relation to the 5% of bargaining environments where things don't go well. In particular, I would like you to focus your answers on the rail and port sectors. These are sectors upon which the Canadian economy and millions of Canadians depend greatly. Labour disputes in those two particular sectors have a very widespread impact, and yet the bargaining environments in a number of those situations are quite toxic.

I would be interested in understanding, in more detail, how you think the changes that you are making are going to help improve that bargaining environment, specifically so that we can get to a better place with respect to those negotiations.

Mr. Simpson: Thank you for the question. It is a significant part of the formation of the legislation to provide earlier and more targeted support to bargaining relationships that have not been successful in reaching agreements without strikes and lockouts. I will say, having been in this role for 10 years, we have negotiated settlements in ports and freight railways without work stoppages. We've been successful on the West Coast and with CN and CPKC. It is possible.

There are two things the legislation can provide. The first is relationship development work because a huge amount of success in bargaining is attributable to the relationship and the ability of people to speak candidly, calmly and professionally to each other about problems in the workplace.

The other element is starting earlier. One of the things that many Canadians don't see are the ways in which a global economy will suddenly put its finger on the scale and create certain pressures for a specific workplace — that's not across all, but on a specific workplace — and the impact of that on bargaining is something that may require more work in that particular relationship than in others. So, our focus in the legislation was to provide more time to address specific complications arising in a bargaining relationship but also to focus on relationship development and problem-solving.

l'ancien article 107, c'est qu'il y a actuellement des litiges devant la Cour fédérale et la Cour d'appel fédérale. Les parties contestent certaines des directives données par la ministre au CCRI ainsi que des décisions du CCRI. Le CCRI a affirmé que la question de la validité constitutionnelle d'une directive ministérielle en vertu de l'article 107 relève de la Cour fédérale et non du CCRI, selon la jurisprudence. Il y a des décisions du CCRI qui appuient cette affirmation.

Le sénateur Wilson : Merci à nos témoins de leur participation aujourd'hui et du travail que vous faites chaque jour au nom des Canadiens.

Ma question porte sur les 5 % de secteurs de négociation où les négociations aboutissent à une impasse. En particulier, j'aimerais que vos réponses portent sur les secteurs ferroviaire et portuaire. Ce sont des secteurs dont l'économie canadienne et des millions de Canadiens dépendent grandement. Les conflits de travail dans ces deux secteurs particuliers ont des répercussions très répandues, et pourtant, le contexte de la négociation dans un certain nombre de ces situations est assez toxique.

J'aimerais comprendre, de façon plus détaillée, en quoi les changements que vous apportez contribueront selon vous à améliorer le contexte de la négociation, précisément pour que nous puissions en arriver à une meilleure situation au terme de ces négociations.

M. Simpson : Je vous remercie de la question. Il s'agit d'un aspect qui a pris une grande importance dans l'élaboration du projet de loi visant à fournir un soutien plus rapide et plus ciblé aux négociations qui n'ont pas permis de conclure des ententes sans grève ou lock-out. Je dois dire, pour avoir exercé ce rôle pendant 10 ans, que nous avons négocié des règlements dans les ports et les chemins de fer de marchandises sans arrêt de travail. Nous avons eu du succès sur la côte Ouest, avec le Canadien National, le CN, et avec Canadien Pacifique Kansas City, CPKC. C'est possible.

Il y a deux choses que le projet de loi peut apporter. La première, c'est le travail de développement des relations parce qu'une grande partie du succès de la négociation repose sur la relation et la capacité des gens de s'exprimer franchement, calmement et professionnellement les uns avec les autres au sujet des problèmes en milieu de travail.

L'autre élément commence plus tôt. L'une des choses que beaucoup de Canadiens ne voient pas, c'est la façon dont l'économie mondiale pèse soudainement de tout son poids dans la négociation et crée certaines pressions pour un milieu de travail particulier — pas partout, mais sur un lieu de travail en particulier — et l'impact sur la négociation peut exiger plus de travail dans le cadre de cette relation particulière que dans d'autres. Donc, notre objectif dans le projet de loi était d'accorder plus de temps pour traiter des complications particulières qui surviennent dans une négociation, mais aussi de

Senator Wilson: As a supplemental question, in the way that section 107 is set up in this, it provides some parameters, but I think my concern is that it still will enable strikes and lockouts to take place in a very small number of bargaining environments that actually shut down the economy.

My concern is that more needs to be done to make sure that we're protecting Canadians in those very few bargaining environments; whereas in section 107, the way it is being used in this legislation is a much more broad-brush approach. I would be interested in your thoughts.

Mr. Wolfe: Thank you for your question, senator.

Yes, in developing the legislation, we considered a variety of options and perspectives. We looked at the report that came out of the transport committee. There are lots of options out there in terms of ways to proceed.

The government did choose to go forward with the approach of constraining and putting guardrails around the use of section 107, with a view to allowing the minister to be able to intervene in any sector that would be required. But with those guardrails in place, I think that's the key that now there would be, certainly, guardrails around the use of section 107.

[*Translation*]

Senator Gignac: Welcome to the witnesses. The Barreau du Québec has released a brief in which it expresses serious concern about the fact that the minister is being given a great deal of discretion in determining the circumstances related to his intervention. It is argued that the criteria used remain very broad and give the minister a decisive role in assessing the application of the national interest. Can you speak to that? This is the Barreau du Québec, after all; giving a minister such broad discretion over how to define the national interest is unprecedented.

Mr. Wolfe: Thank you for your question, senator. If I may, I'll answer in English.

[*English*]

Yes, we're certainly aware of what the bar in Quebec has set in relation to the bill.

I would say that the government is strongly committed to free collective bargaining and recognizes the right to strike, protected under the Canadian Charter of Rights and Freedoms.

nous concentrer sur l'établissement de relations et la résolution de problèmes.

Le sénateur Wilson : J'ai une question complémentaire à poser. La façon dont l'article 107 est rédigé établit certains paramètres, mais je crains qu'il aboutisse encore dans un très petit nombre de contextes de négociation à des grèves et des lock-out qui ont pour effet de paralyser l'économie.

Ce qui me préoccupe, c'est qu'il faut en faire davantage pour s'assurer de protéger les Canadiens dans ces très rares contextes de négociation; par contre, l'article 107 prévoit une approche beaucoup plus générale. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Wolfe : Je vous remercie de votre question, monsieur le sénateur.

Oui, lors de l'élaboration du projet de loi, nous avons examiné diverses options et perspectives. Nous avons examiné le rapport du Comité des transports. Il y a beaucoup d'options quant à la façon de procéder.

Le gouvernement a choisi d'aller de l'avant avec l'approche consistant à imposer des restrictions et à mettre en place des garde-fous concernant le recours à l'article 107, afin de permettre à la ministre d'intervenir dans n'importe quel secteur lorsque c'est requis. Mais avec ces garde-fous en place, je pense que c'est certainement l'élément clé qu'il y aurait maintenant, des garde-fous entourant le recours à l'article 107.

[*Français*]

Le sénateur Gignac : Bienvenue aux témoins. Le Barreau du Québec a rendu public un mémoire dans lequel il est très préoccupé par le fait qu'on donne une latitude décisionnelle très importante au ministre concernant la détermination des circonstances liées à son intervention. On prétend que les notions retenues demeurent très larges et confèrent au ministre un rôle déterminant dans l'appréciation de l'application de l'intérêt national. Pouvez-vous nous en parler? C'est quand même le Barreau du Québec; laisser une latitude aussi grande à un ministre sur la façon de définir un intérêt national, c'est du jamais-vu.

M. Wolfe : Merci pour votre question, sénateur. Si vous me le permettez, je vais répondre en anglais.

[*Traduction*]

Oui, nous sommes assurément au courant de ce qu'a dit le Barreau du Québec au sujet du projet de loi.

Je dirais que le gouvernement est fermement engagé à l'égard de la libre négociation collective et qu'il reconnaît le droit de grève, protégé par la Charte canadienne des droits et libertés.

The goal of Bill C-39 is to strengthen the framework that supports collective bargaining, not to weaken it. Free and fair collective bargaining, including the right to strike, remains essential to stable and effective labour relations.

So, as noted in the Department of Justice Canada's Charter statement, the proposed amendments to section 107 may engage section 2(d) because an exercise of those authorities — in the context of a work stoppage — could affect collective bargaining rights, but the Charter statement does not conclude that amendments violate the Charter.

Senator Gignac: Thank you for the answer. Quickly, such power that the minister has, in what looks like an emergency — for example, what happened in Ottawa with the trucking, or even Bill C-5 — but there is a deadline; it's a limited period. After that you have to go back to Parliament to have such power.

Why have you not introduced the same thing in Bill C-39 as exists in Bill C-5? After two or three years, we don't continue to be in emergency mode on a regular basis. Why have you not introduced time limit provisions in Bill C-39?

Mr. Wolfe: Thank you for the question. The key to this legislation is not necessarily the guardrails around 107, but moving the emphasis on collective bargaining upstream. The emphasis has been on trying to strengthen the collective bargaining framework that exists. The idea behind the 107 guardrails is to use section 107 only as a last resort. There was no sense that we needed to put a time limitation on these powers.

[*Translation*]

Senator Gignac: To make the mechanism neutral and impartial, would you be prepared to accept that the mediator be appointed by the Canada Industrial Relations Board rather than by the minister? Why not entrust the Canada Industrial Relations Board, which is an independent administrative body, with the task of selecting the mediator?

Mr. Wolfe: Thank you for your question.

[*English*]

The concern with providing that power to the Canadian Industrial Relations Board was that it is an independent organization, and there was a sense that this was a responsibility for the government to take itself. So that was the decision put forward.

Senator Gignac: Thank you.

Le projet de loi C-39 vise à renforcer le cadre qui appuie la négociation collective, et non à l'affaiblir. Des négociations collectives libres et équitables, incluant un droit de grève, demeurent essentielles à la stabilité et à l'efficacité des relations de travail.

Par conséquent, comme l'indique l'énoncé du ministère de la Justice du Canada concernant la Charte, les modifications proposées à l'article 107 pourraient toucher l'alinéa 2d) parce que l'exercice de ces pouvoirs — dans le contexte d'un arrêt de travail — pourrait avoir une incidence sur le droit à la négociation collective, mais l'énoncé concernant la Charte ne conclut pas que les modifications violent la Charte.

Le sénateur Gignac : Je vous remercie de votre réponse. Rapidement, un tel pouvoir dont dispose la ministre dans ce qui semble être une urgence — par exemple, ce qui s'est passé à Ottawa avec le camionnage ou même le projet de loi C-5 —, mais il y a une date limite; une période limitée. Après cela, il faut retourner devant le Parlement pour avoir un tel pouvoir.

Pourquoi n'avez-vous pas introduit la même chose dans le projet de loi C-39 que dans le projet de loi C-5? Après deux ou trois ans, nous ne sommes plus en mode d'urgence de façon régulière. Pourquoi n'avez-vous pas prévu de périodes limites dans le projet de loi C-39?

M. Wolfe : Je vous remercie de la question. La clé de ce projet de loi ne réside pas nécessairement dans les garde-fous entourant l'article 107, mais plutôt dans le fait de mettre l'accent sur la négociation collective en amont. L'accent a été mis sur le renforcement du cadre de négociation collective existant. L'idée derrière les garde-fous concernant l'article 107 est de n'utiliser cette disposition qu'en dernier recours. Nous n'avions pas l'impression qu'il fallait imposer une limite de temps à ces pouvoirs.

[*Français*]

Le sénateur Gignac : Pour donner un caractère de neutralité et d'impartialité au mécanisme, est-ce que vous seriez prêt à accepter que la nomination du médiateur soit faite par le Conseil canadien des relations industrielles plutôt que par le ministre? Pourquoi ne pas confier au Conseil canadien des relations industrielles, qui est un organisme administratif indépendant, le choix du médiateur?

M. Wolfe : Merci pour votre question.

[*Traduction*]

La préoccupation concernant l'octroi de ce pouvoir au Conseil canadien des relations industrielles était qu'il s'agissait d'un organisme indépendant, et on avait l'impression que la responsabilité incombait plutôt au gouvernement. C'est donc la décision qui a été prise.

Le sénateur Gignac : Merci.

Senator Cuzner: Thank you to the witnesses for your testimony today. Mr. Simpson, it's good to see you again. During my time on the labour file, over in the other place, it wasn't uncommon for you to get the call to go in and put out a fire on either coast, or anywhere in the middle. You did that because you held the trust and respect, as Senator Yussuff said, of both sides.

With last week's witnesses, I talked about the importance of the mediator or arbitrator in particular cases and those appointments. Looking back on 2011, where the minister appointed a unilingual arbitrator for postal workers. That sort of blew up. Then a second arbitrator came in, and that blew up. It protracted the case.

Bea Bruske — from the Canadian Labour Congress, or CLC, at the time — pointed out the process of selecting arbitrators and mediators in B.C. in particular, and there was a great deal of fairness. Are you aware of how they do it differently there that might work on a federal scope?

Mr. Simpson: One of the challenges in the federal private sector, for which we are responsible, is the variety of uniquely national and international, 24-7 supply-sector operations. And these require various degrees of technical expertise and bilingual people.

In our work, the minister regularly appoints mediators from within the federal mediation service. From time to time, the minister will appoint external people.

It has been our experience that those appointments have been recognized by the parties as credible, national, professional, neutral mediators or arbitrators who have the ability to do the job. The expertise is important because if you come in just ahead of a strike or a lockout, you can't take a month to learn an industry.

In the past 10 years I've been here, we've had a great deal of success with parties who have embraced the appointments we have made across multiple ministers. So that process has been successful. It's quite different than the provincial process.

Senator Cuzner: This legislation will trigger that appointment earlier in the process?

Mr. Simpson: Yes. It will trigger it earlier in the process, but it will continue to have the same kind of need to find accomplished, professional neutrals who have a level of respect and a reputation in labour relations across the country.

Le sénateur Cuzner : Je remercie les témoins de leur participation aujourd'hui. Monsieur Simpson, je suis heureux de vous revoir. Pendant que je m'occupais du dossier de la main-d'œuvre, à l'autre endroit, il n'était pas rare que vous receviez un appel pour aller éteindre un incendie sur une côte ou l'autre, ou ailleurs entre les deux. Vous l'avez fait parce que, comme le sénateur Yussuff l'a dit, vous avez la confiance et le respect des deux parties.

Avec les témoins de la semaine dernière, j'ai parlé de l'importance du médiateur ou de l'arbitre dans des cas particuliers et de ces nominations. En 2011, le ministre a nommé un arbitre unilingue pour les travailleurs des postes. Cette décision a été une erreur. Puis, un deuxième arbitre est intervenu, et la situation a dégénéré. L'affaire a donc traîné en longueur.

Bea Bruske — du Congrès du travail du Canada, ou CTC, à l'époque — a souligné le processus de sélection des arbitres et des médiateurs en Colombie-Britannique en particulier, où il y avait beaucoup d'équité. Savez-vous comment ils font les choses différemment, et comment cela pourrait être reproduit dans le cadre d'une initiative fédérale?

M. Simpson : L'un des défis dans le secteur privé de ressort fédéral, dont nous sommes responsables, est la diversité des opérations nationales et internationales uniques du secteur de l'approvisionnement 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Et cela nécessite différents degrés d'expertise technique et des gens bilingues.

Dans le cadre de notre travail, la ministre nomme régulièrement des médiateurs provenant du service fédéral de médiation. De temps à autre, la ministre nomme des gens de l'extérieur.

D'après notre expérience, ces nominations ont été reconnues par les parties comme des médiateurs ou arbitres crédibles, nationaux, professionnels et neutres qui ont la capacité de faire le travail. L'expertise est importante parce que si vous arrivez en poste juste avant une grève ou un lock-out, vous n'avez pas le luxe de prendre un mois pour apprendre à connaître un secteur.

Au cours des 10 dernières années que j'ai passées ici, nous avons eu beaucoup de succès avec les parties qui ont accueilli favorablement les nominations des ministres qui se sont succédé. Ce processus a donc été couronné de succès. C'est très différent du processus provincial.

Le sénateur Cuzner : Ce projet de loi déclenchera-t-il cette nomination plus tôt dans le processus?

M. Simpson : Oui. Il déclenchera la nomination plus tôt dans le processus, mais le même genre de besoin demeurera de trouver des professionnels neutres et accomplis qui jouissent d'un certain respect et d'une bonne réputation en matière de relations de travail partout au pays.

Senator Cuzner: If this legislation were in place, how would the Air Canada strike in 2025 have played out differently?

Mr. Simpson: As the mediator on that Air Canada file, I'm going to elect to follow my colleague from the CIRB and say I can't answer that question.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: My question is for Mr. Simpson. You may answer in the language of your choice. In the last session, we heard from unions that the purpose of a strike is clear: to cause economic harm in order to force a settlement. Do you think there are situations where the effects are so disproportionate that a strike or lockout must be prevented?

I'll give you an example. The strike at the Port of Montreal during COVID-19 lasted 11 days before a return-to-work order was issued when there were shipments with medication. It was a very complex situation. Would this type of strike be a good example where the government would intervene quickly? I know that's an example, but we need examples. You're talking to us entirely theoretically. I want to know if it's all the economic effects or if it's the economic effects for 11 days.

[*English*]

Mr. Simpson: I will choose the theoretical approach, since I was the mediator involved in the Port of Montreal dispute. There were many days and weeks of strike before.

Just as a brief aside, in ports, there are different ways to strike. There are many more ways to strike than just the global, general strike. I learned a lot about the mechanics of how people can go on strike in a port.

It's safe to say it has to be completely case-specific. The purpose of speaking to a national impact assessment is to say, we can't anticipate where that could be the case and we're going to see. There are strikes going on right now.

In fact, I might have to go into northern B.C. later this week to deal with a strike that is ongoing. It has a serious financial impact.

But this is the way labour relations work. Unions are right to say that a financial consequence is part of collective bargaining. That's why work stoppages are in the Canada Labour Code. It may be — hypothetically, theoretically — that a government says, when we look at all the factors and all the different ways in which a strike is having an impact, this crosses a line. But it has

Le sénateur Cuzner : Si ce texte législatif avait été en vigueur, comment la grève d'Air Canada en 2025 aurait-elle pu se dérouler différemment?

M. Simpson : En tant que médiateur dans ce dossier d'Air Canada, comme ma collègue du CCRI l'a expliqué plus tôt pour les mêmes raisons, je ne peux pas répondre à cette question.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Ma question s'adresse à M. Simpson. Vous pouvez répondre dans la langue de votre choix. Lors de la dernière séance, nous avons entendu dire des syndicats que l'objectif d'une grève est clair : causer des préjudices économiques pour forcer un règlement. À votre avis, y a-t-il des situations où les effets sont à ce point disproportionnés qu'il faille prévenir une grève ou un lock-out?

Je vous donne un exemple. La grève au port de Montréal pendant la COVID a duré 11 jours avant qu'on ordonne un retour au travail alors qu'il y avait des cargaisons avec des médicaments. C'était une situation très complexe. Est-ce que ce genre de grève serait un bon exemple où il y aurait une intervention rapide du gouvernement? Je sais que c'est un exemple, mais on a besoin d'exemples. Vous nous parlez de façon totalement théorique. Je veux savoir si ce sont tous les effets économiques ou si ce sont les effets économiques pendant 11 jours.

[*Traduction*]

M. Simpson : Je vais choisir l'approche théorique, puisque j'ai été médiateur dans le conflit du port de Montréal. Il y a eu beaucoup de jours et de semaines de grève auparavant.

Soit dit en passant, il y a différentes façons de faire la grève dans les ports. Il y a bien d'autres façons que la grève générale. J'ai beaucoup appris sur la façon dont les gens peuvent faire la grève dans un port.

On peut dire sans se tromper qu'il faut que ce soit entièrement au cas par cas. Une évaluation d'impact nationale vise à préciser que nous ne pouvons pas prévoir où cela pourrait se produire et que nous allons examiner le tout de plus près. Il y a des grèves en ce moment.

En fait, je devrai peut-être me rendre dans le Nord de la Colombie-Britannique plus tard cette semaine pour m'occuper d'une grève qui est en cours, et qui a de graves répercussions financières.

C'est toutefois ainsi que fonctionnent les relations de travail. Les syndicats ont raison de dire qu'une conséquence financière fait partie des négociations collectives. C'est pourquoi les arrêts de travail figurent dans le Code canadien du travail. Il se peut — hypothétiquement, théoriquement — qu'un gouvernement dise que, lorsqu'on examine tous les facteurs et tous les différents

to be a factually determined contextual assessment. It's not something we know in advance about a particular workplace.

Senator Miville-Dechêne: I understand it's a preventative measure. The government will intervene once the strike or the lockout has started. Why is it that way? Because we know what the consequences could be weeks before when contracts are lost and when there are problems in ports and on the train.

Mr. Simpson: Again, there are different kinds of strikes. The idea of a strike is not a simple thing. There are multiple approaches. Refusing overtime is one way that a strike could unfold. It's frequently the case that strikes in our workplaces escalate over time.

There are assessments that need to be made regarding the time of year, the volume of work and its impact down the line. Will it affect other areas of employment or other parts of the country? Will it affect vulnerable populations?

In the government's view, these factors cannot be determined wholly in advance. They have to be contextually analyzed on a factual basis.

[*Translation*]

Senator Hébert: I'll pick up where my colleague left off with her questions, because last week we heard from representatives of the business and agricultural communities as well, in the other place, who illustrated just how problematic labour disputes can be in certain sectors. When we talk about the agricultural sector, outside of crises like COVID-19 in our daily lives, it's because such crises cause significant disruptions to supply chains that affect food and the daily lives of Canadians.

So I think there is a clear understanding of the need to try to establish a bit more structure around these situations. As for the issue of national interest and the definition of national interest, some stakeholders have suggested the idea of having some kind of advisory committee.

Mr. Wolfe, when you addressed this issue earlier, you said that some stakeholders were being consulted. Am I to understand that this committee already exists, or that you already have consultation bodies? What do you think of the idea of perhaps setting up a small group of experts who would meet on an urgent basis to clarify the definition of national interest a little more clearly? So there were two questions.

Mr. Wolfe: Thank you for the question. If I may, I'll answer in English again.

effets d'une grève, ceux-ci dépassent le domaine du raisonnable. Mais il faut que ce soit une évaluation contextuelle fondée sur des faits. Ce n'est pas une conclusion à laquelle nous pouvons en arriver à l'avance au sujet d'un lieu de travail en particulier.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je crois comprendre qu'il s'agit d'une mesure préventive. Le gouvernement interviendra une fois que la grève ou le lock-out aura commencé. Pourquoi en est-il ainsi? Parce qu'on sait des semaines à l'avance quelles pourraient être les conséquences, comme la perte des contrats et les problèmes dans les ports et avec le train.

M. Simpson : Encore une fois, il y a différents types de grèves. L'idée d'une grève n'est pas simple. Il y a de multiples approches. Le refus de faire des heures supplémentaires est une façon dont une grève pourrait se dérouler. Il arrive souvent que les grèves dans nos milieux de travail s'aggravent avec le temps.

Il y a des évaluations à faire concernant la période de l'année, le volume de travail et l'impact en fin de compte. Cette grève aura-t-elle une incidence sur d'autres secteurs de l'emploi ou sur d'autres régions du pays? Touchera-t-elle des populations vulnérables?

Du point de vue du gouvernement, ces facteurs ne peuvent être déterminés entièrement à l'avance. Ils doivent être analysés en fonction du contexte et des faits.

[*Français*]

La sénatrice Hébert : Je vais continuer dans la foulée des questions que vous posait ma collègue, parce qu'on a entendu la semaine dernière les gens du milieu des affaires et du milieu agricole également, dans l'autre chambre, illustrer à quel point les conflits de travail peuvent être problématiques dans certains secteurs. Quand on parle du secteur agricole, et ce, en dehors des crises comme la COVID dans notre quotidien, parce que cela cause une interruption importante des chaînes d'approvisionnement qui touche l'alimentation et le quotidien des Canadiens.

Donc, je crois qu'effectivement, on comprend bien la nécessité de chercher à encadrer un peu plus ces situations. Quant à la question de l'intérêt national et de la définition de l'intérêt national, certains acteurs ont amené l'idée d'avoir une espèce de comité consultatif.

Monsieur Wolfe, quand vous avez abordé cette question tantôt, vous avez dit qu'il y avait des parties prenantes qui étaient consultées. Est-ce que je dois comprendre que ce comité existe déjà ou que vous avez déjà des instances de consultation? Que pensez-vous de l'idée d'instaurer peut-être un petit groupe d'experts qui se réunirait d'urgence pour baliser un peu plus la définition de l'intérêt national? C'était donc deux questions.

M. Wolfe : Merci pour cette question. Si vous me le permettez, je vais encore répondre en anglais.

[*English*]

At the moment, before Bill C-39 passes, if it passes, we do have a process to look at the national interest. The department consults with other departments, often with Transport Canada and Industry Canada — now known as Innovation, Science and Economic Development Canada, or ISED. Yes, there currently is a process whereby we would be providing advice to the minister in terms of options they could take in various situations.

With this bill, we would be formalizing the advice we are providing. We would be adding some resources and ensuring that we are able to provide solid advice to the minister in terms of the impacts.

We are well aware, as you mentioned, that the agricultural sector has a significant impact on, say, a rail strike or a port strike. It would be critical to provide that type of information to a minister for them to be able to make a decision as to whether to intervene at a given time.

[*Translation*]

Senator Hébert: Perfect, thank you. I also understand that you are responsible for analyzing labour market needs. I would like to hear what you have to say on this issue because, if Bill C-39 is passed, it will mean that projects will be fast-tracked. Fast-tracking projects means we'll need workers.

In the current context, with immigration policies becoming more restrictive and where, in fact, instead of adding to the workforce, we're taking labour away from the economy, have you made any projections to determine whether we'll have the necessary workforce? If Bill C-39 is passed, we will need it even more workers. Will that workforce be available?

[*English*]

Mr. Wolfe: That's an important question that you're asking. It's not the labour program that is responsible for training. It is part of Employment and Social Development Canada, more broadly, so yes, I believe that there are ongoing projections as to what would be required in terms of training. We are not responsible for that within the department, but I think there are ongoing projections regarding labour needs.

Senator D. M. Wells: Thank you again, witnesses. I want to talk about Part 3 of Bill C-39, which involves many of the recommendations that came from the Standing Senate Committee on Transport and Communications and, in particular, the element of having early intervention from a special mediator.

[*Traduction*]

À l'heure actuelle, avant que le projet de loi C-39 ne soit adopté, s'il l'est, il existe un processus d'examen de l'intérêt national. Le ministère consulte d'autres ministères, souvent Transports Canada et Industrie Canada, maintenant appelé Innovation, Sciences et Développement économique Canada, ou ISDE. Oui, il existe actuellement un processus en vertu duquel nous conseillons la ministre quant aux choix qui s'offrent à elle dans diverses situations.

Avec ce projet de loi, nous officialiserions les conseils que nous donnons. Nous ajouterions des ressources et nous nous assurerions de pouvoir fournir des conseils judicieux à la ministre en ce qui concerne les répercussions.

Nous savons très bien, comme vous l'avez dit, qu'une grève dans les chemins de fer ou une grève dans les ports a un impact important sur, disons, le secteur agricole. Il serait essentiel de fournir ce genre d'information à un ministre pour qu'il puisse décider s'il doit intervenir ou non à un moment donné.

[*Français*]

La sénatrice Hébert : Parfait, merci. Je crois comprendre aussi que vous êtes responsable de l'analyse des besoins de main-d'œuvre du marché du travail. J'aimerais vous entendre sur cette question parce que, si l'on adopte le projet de loi C-39, cela veut dire qu'on accélère les projets. Accélérer des projets, cela veut dire qu'il faudra de la main-d'œuvre.

Dans le contexte actuel, avec les politiques en matière d'immigration où l'on voit un resserrement et où, justement, au lieu d'ajouter de la main-d'œuvre, on en enlève dans l'économie, avez-vous fait des projections pour savoir si l'on aura la main-d'œuvre nécessaire? Si le projet de loi C-39 est adopté, on en aura encore plus besoin. Est-ce qu'elle sera disponible, cette main-d'œuvre?

[*Traduction*]

M. Wolfe : Vous posez là une question importante. Ce n'est pas le Programme du travail qui est responsable de la formation. Il fait partie d'Emploi et Développement social Canada, de façon plus générale, alors oui, je crois qu'il y a des projections continues quant à ce qui serait nécessaire en matière de formation. Nous ne sommes pas responsables de cet aspect au sein du ministère, mais je pense qu'il y a des projections continues concernant les besoins en main-d'œuvre.

Le sénateur D. M. Wells : Merci encore aux témoins. Je veux parler de la partie 3 du projet de loi C-39, qui comprend bon nombre des recommandations formulées par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications et, en particulier, de l'intervention précoce d'un médiateur spécial.

We heard from the CLC and Unifor last week, or the week before, that this somehow damages their collective bargaining process. Could you talk a little bit about the recommendations from the report, which were heavily influenced in Bill C-39? Are the questions of interference in the collective bargaining process that CLC, Unifor and others have raised valid?

Mr. Wolfe: Thank you for the question. In terms of early intervention by the special mediator, I think that's actually something that most unions support: the idea of having a special mediator. Certainly, I think Ms. Bruske and others have supported the idea of having a special mediator in place and having that tool available.

I think the challenge, for many, is the power to intervene in strikes or lockouts. I think that's where many of the debates have occurred.

The government is strongly committed to free collective bargaining overall. It very much recognizes the right to strike that is protected by the Charter. The government's position is that the goal of Bill C-39 is actually to strengthen the framework that supports collective bargaining, not weaken it. The idea is to support deals being made at the bargaining table and to allow section 107 to be used as a last resort.

Senator D. M. Wells: Thanks for that. My next question is related to the administrative penalty for bad faith negotiations. Who would give that advice to the minister? I assume it's the minister that would impose the penalty? Can you talk about the range of penalties? Could that not escalate, further souring of negotiations, if one party were to be tagged with an administrative penalty?

Mr. Wolfe: Thank you for the question. In terms of administrative monetary penalties, or AMPs, for bad faith bargaining, the bill provides a regulatory hook. It does not necessarily provide the power for AMPs. We will be developing those regulations in due course. We will have a full consultation process for the development of those regulations, but the idea would be to allow a full system to be developed to deter bad faith bargaining.

Senator D. M. Wells: Is it expected that the special mediator would be making the recommendation given that that person would be involved at arms length, to a degree, in the negotiations?

Mr. Wolfe: The special mediator will be limited to drafting the report if it's needed, so that could play a role if the mediator were to flag bad faith bargaining, but the special mediator would be given no power to pursue AMPs, for example.

La semaine dernière ou la semaine précédente, le Congrès du travail du Canada, le CTC, et Unifor nous ont dit que cette recommandation allait nuire en quelque sorte à leur processus de négociation collective. Pourriez-vous nous parler un peu des recommandations du rapport, qui ont eu une grande influence sur le projet de loi C-39? Les questions d'ingérence dans le processus de négociation collective soulevées par le CTC, Unifor et d'autres sont-elles valides?

M. Wolfe : Je vous remercie de la question. Pour ce qui est de l'intervention précoce du médiateur spécial, je pense que la plupart des syndicats appuient cette idée. Je pense que Mme Bruske et d'autres ont appuyé l'idée de mettre en place un médiateur spécial et d'utiliser cet outil.

Je pense que la difficulté, pour beaucoup, réside dans le pouvoir d'intervenir en cas de grève ou de lock-out. Je pense que c'est à ce sujet qu'ont eu lieu bon nombre des débats.

Le gouvernement est fermement résolu à favoriser la libre négociation collective dans son ensemble. Il reconnaît très bien le droit de grève qui est protégé par la Charte. La position du gouvernement est que le projet de loi C-39 vise en fait à renforcer le cadre qui appuie les négociations collectives, et non à l'affaiblir. L'idée est d'appuyer les ententes conclues à la table de négociation et de n'autoriser le recours à l'article 107 qu'en dernier ressort.

Le sénateur D. M. Wells : Merci. Ma prochaine question porte sur la sanction administrative pour les négociations de mauvaise foi. Qui donnerait ce conseil à la ministre? Je suppose que c'est la ministre qui imposerait la sanction? Pouvez-vous nous parler de l'éventail des sanctions? Est-ce que cela ne pourrait pas accentuer les désaccords et nuire aux négociations si une des parties était frappée d'une sanction administrative?

M. Wolfe : Je vous remercie de la question. En ce qui concerne les sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, pour la négociation de mauvaise foi, le projet de loi prévoit une sanction réglementaire. Il ne donne pas nécessairement le pouvoir d'imposer des SAP. Nous élaborerons ces règlements en temps opportun. Il y aura un processus de consultation complet pour l'élaboration de ces règlements, mais il s'agirait de mettre au point un système complet pour exercer un effet dissuasif sur les négociations de mauvaise foi.

Le sénateur D. M. Wells : Est-ce qu'on s'attend à ce que ce soit le médiateur spécial qui fasse cette recommandation, étant donné que cette personne participerait de façon indépendante, dans une certaine mesure, aux négociations?

M. Wolfe : Le médiateur spécial se limitera à rédiger le rapport au besoin, ce qui pourrait jouer un rôle s'il signalait la négociation de mauvaise foi, mais il n'aurait pas le pouvoir d'imposer des SAP, par exemple.

Mr. Simpson: I would just add to Mr. Wolfe's answer that making a complaint of bad faith bargaining is open to either party during the bargaining process. The complaint would be filed with the Canada Industrial Relations Board. That's an existing mechanism. This would add an administrative monetary penalty to the finding that people engaged in bad faith bargaining.

Senator D. M. Wells: Is there a range for the penalty or is that to be determined?

Mr. Simpson: It's to be determined.

Senator Quinn: Thank you, witnesses, for being here. I just want to follow up with some of the questions that have been asked. This bill deals with taking measures to strengthen our economy. In the bill, we have heard the 95-5 — 95% result, 5% not. I'm going to reiterate what my colleague Senator Wilson said, which is: How do we even look at 5% of the 5%?

Mr. Simpson, you said that we can't anticipate in advance; we talk about greater predictability. How do you explain, when there is a risk of a strike or a lockout, that those people who are in the marketplace — the cargo owners — will deviate cargo to other ports or other countries? How do you explain that if there is no predictability?

Mr. Simpson: If I could clarify, what I was saying is that it's a situational assessment. I agree. In the circumstances, a person could make that assessment. What I can't do is sit here now and say, "These cases will involve something; these cases won't."

It will be a contextual analysis, which is the point of the impact assessment, but I agree —

Senator Quinn: I won't pick on my old port, but for the Port of Vancouver, if there is a looming strike six months out, and the indicators are that there is going to be a problem, we should be able to anticipate or predict that this is going to have an impact on our national economy because of the non-movement of goods?

Mr. Simpson: I'm uncertain about how we would practically measure what the possibility — I mean, if the possibility of a strike six months from now creates significant diversion, then there is a complete lack of confidence in our labour relations framework. I think that is partly what Bill C-39 is trying to address. Bill C-39 is trying to fix it.

M. Simpson : J'aimerais simplement ajouter à la réponse de M. Wolfe qu'il est possible pour l'une ou l'autre des parties de porter plainte au sujet de négociations de mauvaise foi. La plainte serait déposée auprès du Conseil canadien des relations industrielles. C'est un mécanisme qui existe déjà. Cela ajouterait une sanction administrative pécuniaire à la conclusion selon laquelle des personnes ont mené des négociations de mauvaise foi.

Le sénateur D. M. Wells : Y a-t-il une fourchette de sanctions ou est-ce encore à déterminer?

M. Simpson : C'est à déterminer.

Le sénateur Quinn : Je remercie les témoins de leur participation. J'aimerais revenir sur certaines des questions qui ont été posées. Ce projet de loi vise à prendre des mesures pour renforcer notre économie. Dans le cadre du débat sur le projet de loi, nous avons entendu le ratio 95-5 — 95 % de négociations fructueuses et 5 % d'échecs. Je vais revenir sur la question posée par mon collègue, le sénateur Wilson : comment peut-on même examiner 5 % de ces 5 % d'échecs?

Monsieur Simpson, vous avez dit que nous ne pouvons pas prévoir une grève à l'avance; nous parlons d'une plus grande prévisibilité. Comment expliquez-vous, lorsqu'il y a un risque de grève ou de lock-out, que ces gens qui opèrent sur le marché — les propriétaires de navires de marchandises — vont détourner des navires de marchandises vers d'autres ports ou d'autres pays? Comment expliquez-vous cela s'il n'y a pas de prévisibilité?

M. Simpson : Si vous me permettez de préciser, ce que je disais, c'est qu'il s'agit d'une évaluation de la situation. Je suis d'accord. Dans les circonstances, une personne pourrait faire cette évaluation. Ce que je ne peux pas faire, c'est d'affirmer avec certitude que certains cas donneront tels résultats, et d'autres, tels autres.

Il s'agira d'une analyse contextuelle, ce qui est le but de l'évaluation d'impact, mais je suis d'accord...

Le sénateur Quinn : Je ne veux pas m'en prendre à mon bon vieux port, mais pour ce qui est du port de Vancouver, s'il y a une grève imminente dans six mois et que les indicateurs pointent vers un problème, nous devrions être en mesure de prévoir ou de prédire que cela aura un impact sur notre économie nationale en raison de l'inertie des marchandises.

M. Simpson : Je ne sais pas comment nous pourrions mesurer concrètement la possibilité; je veux dire, si la possibilité d'une grève dans six mois crée une importante diversion, alors il y a un manque total de confiance à l'égard de notre cadre des relations de travail. Je pense que c'est en partie ce que le projet de loi C-39 tente de régler. Le projet de loi C-39 vise à corriger la situation.

Senator Quinn: I agree, and yet we're told — and we hear — that our reputation as a trading nation internationally is not strong. This bill, taking measures to enhance our economy and whatnot, has to address that.

I'm curious why the government — this is back to Mr. Wolfe — chose to be so broad in the approach to strike or not strike? It's very broad. You have to have a strike before any of this stuff kicks in, really.

Why would we not take an approach on those very narrow cases where we know — there is enough experience in the room that can tell you there is going to be an effect on the national economy — why would we not take a different approach from those rare cases?

Mr. Wolfe: Thank you for the question. These are important issues that you are raising.

Certainly, the government did consider a range of approaches. As you know, the government very carefully considered the report that came out of your committee, which held a lot of important analyses.

Senator Quinn: I have a last question. I keep hearing that we have a right to strike constitutionally. There it is. Is it an absolute right?

Mr. Wolfe: The right to strike is not absolute. I think it's —

Senator Quinn: Okay. That's good. If it's not an absolute strike, then why wouldn't the government take that narrow case by case and move earlier to prevent a strike as part of the process, with early discussion, mediators observing, mandatory mediation and mandatory arbitration rather than allow a strike to occur when you know it's going to affect the economy?

Mr. Wolfe: A range of considerations were identified in terms of the government's approach. Certainly, one approach would have been to go earlier, and you could have pursued, say, an essential services model.

The government really chose to put some guardrails around Section 107. One of them was to ensure that the strike had to occur before an intervention could happen.

Senator Prosper: Thank you to our witnesses. Earlier, from questions, we heard that the national interest — the dialogue around this — will involve consultations with departments and a range of — quote/unquote— stakeholders.

Le sénateur Quinn : Je suis d'accord, et pourtant on nous dit — et nous entendons dire — que notre réputation de nation commerçante à l'échelle internationale n'est pas solide. Ce projet de loi, qui prévoit des mesures pour stimuler l'économie et tout le reste, doit régler ce problème.

Je suis curieux de savoir pourquoi le gouvernement — et je reviens à M. Wolfe — a choisi d'adopter une approche aussi générale en ce qui concerne la possibilité ou non d'une grève. C'est une approche très générale. Il faut qu'il y ait une grève avant que ce processus ne soit déclenché.

Pourquoi n'adopterions-nous pas une approche à l'égard de ces cas très précis où nous savons — il y a suffisamment d'expérience dans la salle pour vous dire qu'il y aura un impact sur l'économie nationale — pourquoi ne pas adopter une approche différente par rapport à ces rares cas?

M. Wolfe : Je vous remercie de la question. Ce sont des questions importantes que vous soulevez.

Le gouvernement a certainement envisagé toute une gamme d'approches. Comme vous le savez, le gouvernement a examiné très attentivement le rapport de votre comité, qui contenait beaucoup d'analyses importantes.

Le sénateur Quinn : J'ai une dernière question. J'entends constamment dire que nous avons le droit de faire la grève en vertu de la Constitution. Voilà. Est-ce un droit absolu?

M. Wolfe : Le droit de grève n'est pas absolu. Je pense qu'il...

Le sénateur Quinn : D'accord. C'est bien. S'il ne s'agit pas d'un droit absolu, alors pourquoi le gouvernement n'interviendrait-il pas au cas par cas pour empêcher une grève dans le cadre du processus, avec une discussion précoce, les médiateurs qui observent, la médiation obligatoire et l'arbitrage obligatoire plutôt que de laisser une grève se produire lorsqu'on sait qu'elle aura des répercussions sur l'économie?

M. Wolfe : L'approche adoptée par le gouvernement a donné lieu à un éventail de considérations. Une approche aurait certainement été d'adopter des mesures plus précoces, et l'on aurait pu adopter un modèle de services essentiels, par exemple.

Le gouvernement a vraiment choisi de mettre des garde-fous autour du recours à l'article 107. L'un de ces garde-fous visait à faire en sorte que la grève ait lieu avant qu'une intervention ne puisse avoir lieu.

Le sénateur Prosper : Merci à nos témoins. Plus tôt, nous avons entendu des questions selon lesquelles l'intérêt national — le dialogue à ce sujet — fera l'objet de consultations avec les ministères et un éventail d'intervenants, entre guillemets.

This question is for you, Mr. Simpson: Along the process related to the national interest, the government backgrounder says that ESDC would assess disruptions, national impacts and whether it would have potential for national economic disruption.

Would the parties receive that assessment? More specifically, would they have an opportunity to challenge its evidence before the minister acts?

Mr. Simpson: As it is presently set up, this is an assessment that is provided to the minister, and it is not anticipated, currently, that it would be shared in giving the parties an opportunity to intervene.

Senator Prosper: Thank you.

My next question is for Ms. Tremblay. If the minister directs the board to end a work stoppage under Bill C-39, what decisions would remain for the board to make? What opportunity would workers and employers have to be heard before those decisions are made?

Ms. Tremblay: I'll answer your second question first. We would not issue a decision unless we first hear both sides or anybody who is involved. It's just a principle of natural justice and of fairness that we always hear parties before making any decision.

Insofar as what the decision would be in terms of following the direction or not, that's something that I will reserve on, because it's something that potentially the board could be seized with in the future. I do invite you to look at the prior decisions that the board issued in dealing with the use of Section 107 as it currently stands. In those decisions, the board has abided by the directions that it received from the minister.

Senator Prosper: Thank you.

Senator Patterson: Thank you again. This is very informative. Ms. Tremblay, my questions are digging into some of your previous comments.

As you said, I respect and recognize the fact that you can't get into anything you may need to arbitrate, but in Division 1 of Part 3 of this bill, it makes various amendments that affect the board. In particular, clause 329 would allow any person or organization to make a complaint to the board for failure to comply with mandatory early bargaining.

You have a critical role to play, so I'll give you two questions and a follow-up third. Do you anticipate that these amendments

Ma question s'adresse à vous, monsieur Simpson. Dans le cadre du processus lié à l'intérêt national, le document d'information du gouvernement indique qu'Emploi et Développement social Canada, EDSC, évaluerait les perturbations et les répercussions nationales et déterminerait si elles pourraient entraîner des perturbations économiques à l'échelle nationale.

Les parties recevraient-elles cette évaluation? Plus précisément, auraient-elles la possibilité de contester ses preuves avant que la ministre n'agisse?

M. Simpson : À l'heure actuelle, il s'agit d'une évaluation qui est fournie à la ministre et on ne prévoit pas qu'elle sera communiquée aux parties pour leur donner la possibilité d'intervenir.

Le sénateur Prosper : Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Me Tremblay. Si la ministre ordonne au conseil de mettre fin à un arrêt de travail en vertu du projet de loi C-39, quelles décisions restera-t-il au conseil? De quelle façon les travailleurs et les employeurs pourraient-ils se faire entendre avant que ces décisions ne soient prises?

Me Tremblay : Je vais d'abord répondre à votre deuxième question. Nous ne rendrions pas de décision à moins d'entendre les deux parties ou toute personne concernée. C'est simplement un principe de justice naturelle et d'équité que d'entendre toujours les parties avant de prendre une décision.

Pour ce qui est de la décision de suivre ou non les directives, c'est une question sur laquelle je vais me garder un devoir de réserve, parce que le conseil pourrait éventuellement en être saisi. Je vous invite à examiner les décisions antérieures que le conseil a rendues au sujet du recours à l'article 107 dans sa forme actuelle. Dans ces décisions, le conseil s'est conformé aux directives qu'il a reçues de la ministre.

Le sénateur Prosper : Merci.

La sénatrice Patterson : Merci encore. C'est très instructif. Maître Tremblay, mes questions portent sur certaines de vos observations précédentes.

Comme vous l'avez dit, je respecte et reconnais le fait qu'on ne peut commenter une affaire que l'on pourrait être appelé à arbitrer, mais la section 1 de la partie 3 du projet de loi apporte diverses modifications qui touchent le conseil. En particulier, l'article 329 permettrait à toute personne ou organisation de déposer une plainte auprès du conseil pour défaut de se conformer à la négociation anticipée obligatoire.

Comme vous avez un rôle essentiel à jouer, je vais vous poser deux questions et une troisième de suivi. Vous attendez-vous à

are going to affect your case load, especially as other changes seen in the act may impact this?

Secondly, should it come into force, what preparation do you need to make in advance to prepare for a potentially increased workload? I will start there.

Ms. Tremblay: Unlike other bills that we have seen recently, I don't anticipate that this one will have a significant impact in terms of resources that are needed to deal with these matters. Yes, to some extent, but they are not significant.

Also, the government, in the press release announcing the Bill, indicated that the board will receive 26 additional resources, which is welcome. We're very grateful for that.

We're working toward recruitment and staffing, et cetera, to make this happen. This is something that is really welcome on my part and on the part of my team, as well.

I hope that answers your question.

Senator Patterson: Yes. In fact, you set yourself up for the third question, so I respect that greatly.

We also see that members of the board will need to reside in the National Capital Region. As we know, there have been a number of conversations about not being able to work from remote locations, et cetera.

Do you anticipate that this will impact your ability to recruit, because you have a very specialized area?

Ms. Tremblay: Bill C-39 provides that it will no longer be required that our decision makers, vice-chairs and members have their residency in the National Capital Region. It's removing that requirement.

As it currently stands, even though the requirement is in the legislation, there have been multiple exemptions throughout the years, so it hasn't been an issue because these exemptions have been accepted.

We do, as a matter of fact, have decision makers across the country, which is very useful, and also the vast majority of our hearings are held virtually, which also is —

Senator Patterson: Thank you for keeping me on the straight and narrow.

ce que ces modifications aient une incidence sur votre charge de travail, d'autant plus que d'autres changements apportés à la loi pourraient avoir des répercussions?

Ensuite, si le projet de loi devait entrer en vigueur, quelle préparation devez-vous faire à l'avance pour faire face à une charge de travail qui pourrait augmenter? Je vais commencer par ces deux-là.

Me Tremblay : Contrairement à d'autres projets de loi que nous avons vus récemment, je ne prévois pas que celui-ci aura une incidence importante sur le plan des ressources nécessaires pour régler ces questions. Il en aura une, dans une certaine mesure, mais elle ne sera pas importante.

De plus, dans le communiqué annonçant le projet de loi, le gouvernement a indiqué que le conseil recevrait 26 ressources supplémentaires, ce qui est bienvenu. Nous en sommes très reconnaissants.

Nous travaillons au recrutement et à la dotation, entre autres, dans cette optique. C'est un ajout qui nous réjouit vraiment, mon équipe et moi.

J'espère que cela répond à votre question.

La sénatrice Patterson : Oui. En fait, vous avez préparé le terrain pour la troisième question, alors je respecte beaucoup cela.

Nous constatons également que les membres du conseil devront résider dans la région de la capitale nationale. Comme nous le savons, il y a eu un certain nombre de discussions au sujet du fait qu'on ne pouvait pas travailler à partir d'endroits éloignés, et ainsi de suite.

Prévoyez-vous que cela aura une incidence sur votre capacité de recruter, parce que votre domaine est très spécialisé?

Me Tremblay : Le projet de loi C-39 prévoit qu'il ne sera plus nécessaire que nos décideurs, nos vice-présidents et nos membres résident dans la région de la capitale nationale. Il supprime cette exigence.

Dans l'état actuel des choses, même si l'exigence figure dans le texte législatif, il y a eu de multiples exemptions au fil des ans, alors cela n'a pas posé problème parce que ces exemptions ont été acceptées.

En fait, nous avons des décideurs partout au pays, ce qui est très utile. De plus, la grande majorité de nos audiences se tiennent virtuellement, ce qui...

La sénatrice Patterson : Je vous remercie de m'avoir empêchée de m'égarer du sujet.

This question goes to independence. The role of the minister is changing somewhat. When we talk about independence, we know this is a good legal term that creates a lot of discussion. Every time we use "independence," some people mean that you have nothing to do with the other body, but it also has other meanings.

In terms of independence for the board, do you see the change in the role of the minister within this bill — an amplification of the role of the minister — changing how you view independence? What does independence mean to the board?

Ms. Tremblay: To your first question, no, it doesn't change at all the independence and the level of independence that the board must keep at all times. It is part of, generally speaking, the independence of any administrative tribunal, which is to be kept away from any kind of influence in making its decisions. The decisions are based solely on receiving submissions from the parties in writing or orally during a hearing. Other than that, they can't consult or talk to anyone about the case that the person is seized with. It must be decided solely on the basis of the submissions that are in front of it.

Senator Duncan: Thank you to the panel for your presentations and to my colleagues for their questions. There is a unique situation in the North, and you mentioned expertise. Your organizations loan their expertise to the three northern territories. Specifically, senators will have seen mention of the Public Service Commission in the Yukon. The Canada Industrial Relations Board also assists with unionized non-government situations such as NorthwesTel and the Yukon Hospital Corporation.

My colleague asked about resources, and you indicated there are more. I am curious where the regional interests would fit in with the national interest in terms of dealing with these unfortunate or fortunate situations.

Mr. Simpson: I'm happy to answer. The Federal Mediation and Conciliation Service provides mediation services throughout the North, and we always have. We have a handful of mediators who love working in the North and who are fighting each other for access to the files so that they can work there. They enjoy the work very much in small communities. We work with municipal housing authorities. We work with all kinds of employer organizations in the North.

When we expand our resources, that's built into what we account for: work in the North.

Senator Duncan: So should Bill C-39 pass and there is an enhanced relationship, there will be no diminishment of services to the North? That was my question.

C'est une question d'indépendance. Le rôle de la ministre change quelque peu. Lorsque nous parlons d'indépendance, nous savons que c'est un bon terme juridique qui suscite beaucoup de discussions. Chaque fois qu'on parle d'« indépendance », certaines personnes veulent dire que vous n'avez rien à voir avec l'autre instance, mais cela prend aussi d'autres sens.

Pour ce qui est de l'indépendance du conseil, croyez-vous que le changement apporté au rôle de la ministre dans ce projet de loi — une amplification du rôle de la ministre — changera la façon dont vous percevez l'indépendance? Qu'est-ce que l'indépendance signifie pour le conseil?

Me Tremblay : Pour répondre à votre première question, non, cela ne change rien à l'indépendance et au niveau d'indépendance que le conseil doit maintenir en tout temps. Cela relève, de façon générale, de l'indépendance de tout tribunal administratif, qui doit être tenu à l'écart de toute influence dans la prise de décisions. Les décisions sont fondées uniquement sur la réception d'observations écrites ou orales des parties au cours d'une audience. À part cela, on ne peut consulter qui que ce soit ni parler à qui que ce soit du cas dont la personne est saisie. La décision doit être prise uniquement en fonction des arguments qui lui sont présentés.

La sénatrice Duncan : Je remercie les témoins de leurs déclarations et mes collègues de leurs questions. Il y a une situation unique dans le Nord, et vous avez parlé d'expertise. Vos organisations prêtent leur expertise aux trois territoires du Nord. Plus précisément, les sénatrices et sénateurs auront entendu parler de la Commission de la fonction publique au Yukon. Le Conseil canadien des relations industrielles aide également des organisations non gouvernementales syndiquées comme NorthwesTel et la Yukon Hospital Corporation.

Ma collègue a posé une question au sujet des ressources, et vous avez dit qu'il y en aurait d'autres. Je me demande comment les intérêts régionaux cadreraient avec l'intérêt national pour ce qui est de faire face à ces situations malheureuses ou heureuses.

M. Simpson : Je serai heureux de répondre. Le Service fédéral de médiation et de conciliation offre des services de médiation partout dans le Nord, ce que nous avons toujours fait. Nous avons une poignée de médiateurs qui aiment travailler dans le Nord et qui se disputent l'accès aux dossiers afin de pouvoir y travailler. Ils aiment beaucoup le travail qui se fait dans les petites collectivités. Nous travaillons avec les offices municipaux du logement. Nous travaillons avec toutes sortes d'associations patronales dans le Nord.

Lorsque nous augmentons nos ressources, le travail dans le Nord fait partie de ce que nous comptabilisons.

La sénatrice Duncan : Donc, si le projet de loi C-39 est adopté et qu'il y a une relation améliorée, il n'y aura pas de diminution des services dans le Nord? C'était ma question.

Mr. Simpson: Absolutely not.

[*Translation*]

Senator Youance: My question is for Employment and Social Development Canada. The bill allows the Governor in Council to exclude certain works by regulation to avoid regulatory duplication. Do you have a clear definition of the term "work" with regard to determining which body would settle a potential strike?

Mr. Wolfe: I'm not sure I understand the question.

Senator Youance: In Division 4 of Part 1, it says that the bill allows for the exclusion of certain works by regulation in order to limit duplication—in other words, who is responsible for managing the strike. Do you have a clear definition of "work" so that this separation is clear?

Mr. Wolfe: Sorry. I think we could take note of the question and provide you with an answer in writing.

Senator Youance: Okay. Is there a connection between the criteria used to define a work, as compared to those used to define national interest? In other words, how will we navigate between the power to exclude works by regulation, when a project could be declared to be in the national interest?

Mr. Wolfe: If I may, we will get back to you in writing.

Senator Youance: Okay, thank you. I will send my questions.

My next question is for Ms. Tremblay. We tried to ask about conflict. Can you give us an example of a recent labour dispute where the framework proposed by Bill C-39 would have changed the board's analysis or role? In this case, more specifically, when the minister asks for an intervention under section 107, what role will the Canada Industrial Relations Board play? Will it be an adjudicative function, or will the role be basically to carry out the government's decision?

Ms. Tremblay: I will refrain from commenting on the characterization of the board's decision. It will, in fact, be a decision by the board. As for how it will be characterized, I will leave it to the parties to the dispute to debate this issue before us and, of course, to address it if it is raised.

With respect to your first question, which was whether any of the litigation that has already gone before the board would have been treated differently under this bill, that really falls under the adjudicative functions of the board. It's not something that I can comment on or provide an opinion on. This question should be

M. Simpson : Absolument pas.

[*Français*]

La sénatrice Youance : Ma question s'adresse à Emploi et Développement social Canada. Le projet de loi permet au gouverneur en conseil d'exclure certains ouvrages par règlement pour éviter les dédoublements réglementaires. Avez-vous une définition claire du terme « ouvrage » quant au choix de l'instance de règlement d'une éventuelle grève?

M. Wolfe : Je ne suis pas sûr de comprendre la question.

La sénatrice Youance : À la section 4 de la partie 1, il est indiqué que le projet de loi permet d'exclure certains ouvrages par règlement, afin de limiter les dédoublements — donc, qui s'occupe de la gestion de la grève. Avez-vous une définition claire du terme « ouvrage » pour que cette séparation soit claire?

M. Wolfe : Désolé. Je pense qu'on pourrait prendre note de la question et vous fournir une réponse par écrit.

La sénatrice Youance : D'accord. Existe-t-il un lien entre les critères servant à définir un ouvrage, comparativement à ceux qui seront utilisés pour définir l'intérêt national? En d'autres mots, comment va-t-on naviguer entre le pouvoir d'exclure des ouvrages par règlement — alors qu'un projet pourrait être déclaré d'intérêt national?

M. Wolfe : Si vous me le permettez, nous vous ferons parvenir une réponse par écrit.

La sénatrice Youance : D'accord, merci. J'enverrai mes questions.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Tremblay. Nous avons tenté de poser des questions sur les conflits. Pouvez-vous nous donner un exemple de conflit de travail récent où le cadre proposé par le projet de loi C-39 aurait modifié l'analyse ou le rôle du conseil? Dans ce cas, de façon plus spécifique, lorsque le ministre demandera une intervention en vertu de l'article 107, quel rôle jouera le Conseil canadien des relations industrielles? Va-t-il exercer une fonction décisionnelle ou son rôle sera plutôt, essentiellement, d'exécuter la décision gouvernementale?

Me Tremblay : Je vais m'abstenir de commenter la qualification de la décision du conseil. Ce sera effectivement une décision du conseil. Quant à savoir de quelle façon elle sera qualifiée, je laisserai les parties soumises au litige le soin de débattre de cette question devant nous pour évidemment y répondre si elle est soulevée.

En ce qui concerne votre première question, qui était de savoir si un des litiges qui a déjà été devant le conseil aurait été traité différemment au vu du projet de loi, cela relève vraiment des fonctions adjudicatives du conseil. Ce n'est pas une chose que je peux commenter ou sur laquelle je peux fournir une opinion. Il

reserved for the framework of a decision that we would make based on the specific case before us.

Senator Youance: Okay, thank you.

[*English*]

Senator Woo: Thank you, witnesses. I want to ask about the national interest definition, which has some parameters around it in Bill C-39. Would you say that the way in which "national interest" is treated in this bill goes further and provides greater clarity than previous users of national interest in other government legislation?

Mr. Wolfe: Thank you for the question, senator. Yes, in terms of when we developed the legislation, one of the things we looked at was the use of "national interest" in other pieces of legislation. Certainly, we found that there is a very wide variety of uses of the term. So in some pieces of legislation, there is some definition. In many others, there is no definition provided.

We have indicated a number of things that the minister would examine as part of the national interest, so the economic interest, on the one hand, the social impact on the other, but also the impact on Charter rights in terms of the right to freedom of association. That's the way the government decided to proceed on this bill.

Senator Woo: You described already that the determination of these three factors will be based on interdepartmental consultations, resulting in a report for the minister, presumably?

Mr. Wolfe: There would be a report to the minister, yes, some kind of assessment that would be provided to the minister. And yes, we would be consulting widely with other departments, but also taking into consideration many, many stakeholder inputs. Commonly, when there is a sense that there may be an impasse in a bargaining situation, the government commonly receives a lot of input in terms of possible impacts. We would take all of that input into account.

Senator Woo: You have already answered my colleague Senator Prosper's question about whether the report would be made available to the parties. It will not, according to you. But can it be made and will it be made available to parliamentarians?

Mr. Wolfe: That's a very good question, senator. At the moment, in the legislation, you are quite right; there are no plans to make it public. That's the way the legislation has been designed.

Senator Woo: It would seem to me, since Parliament's role in work stoppages has been usurped if I could say that, in some ways, that a report that sets out some definitive account of what

faut réserver cette question au cadre d'une décision que l'on rendrait en fonction du cas précis qui serait devant nous.

La sénatrice Youance : D'accord, merci.

[*Traduction*]

Le sénateur Woo : Merci aux témoins. J'aimerais poser une question au sujet de la définition d'intérêt national, qui est encadrée par certains paramètres dans le projet de loi C-39. Diriez-vous que la façon dont l'expression « intérêt national » est traitée dans ce projet de loi va plus loin et apporte une plus grande clarté par rapport à ceux qui invoquaient antérieurement l'intérêt national dans d'autres lois gouvernementales?

M. Wolfe : Je vous remercie de la question, sénateur. Oui, lorsque nous avons élaboré le projet de loi, l'une des choses que nous avons examinées était l'utilisation de l'expression « intérêt national » dans d'autres mesures législatives. Nous avons certes constaté que le sens de l'expression varie grandement. Donc, dans certaines lois, il y a une certaine définition. Dans bien d'autres, il n'y en a pas.

Nous avons indiqué un certain nombre d'aspects que la ministre examinerait dans l'intérêt national, c'est-à-dire l'intérêt économique, d'une part, l'impact social, d'autre part, mais aussi l'impact sur les droits garantis par la Charte en ce qui concerne le droit à la liberté d'association. C'est ainsi que le gouvernement a décidé de procéder pour ce projet de loi.

Le sénateur Woo : Vous avez déjà dit que la détermination de ces trois facteurs sera fondée sur des consultations interministérielles, qui aboutiront vraisemblablement à un rapport pour la ministre?

M. Wolfe : Il y aurait un rapport à la ministre, oui, une sorte d'évaluation qui lui serait fournie. Et oui, nous consulterions largement d'autres ministères, mais nous tiendrions également compte des observations de nombreux intervenants. En général, lorsqu'on a l'impression qu'il y a une impasse dans les négociations, le gouvernement reçoit beaucoup d'observations sur les répercussions possibles. Nous tiendrions compte de toutes ces observations.

Le sénateur Woo : Vous avez déjà répondu à la question de mon collègue, le sénateur Prosper, à savoir si le rapport serait mis à la disposition des parties. Ce ne sera pas le cas, selon vous. Mais est-ce qu'il pourrait et sera-t-il mis à la disposition des parlementaires?

M. Wolfe : C'est une très bonne question, sénateur. À l'heure actuelle, dans la loi, vous avez tout à fait raison; il n'est pas prévu de le rendre public. C'est ainsi que la loi a été conçue.

Le sénateur Woo : Il me semble, étant donné que le rôle du Parlement dans les arrêts de travail a été usurpé, si je peux dire, que d'une certaine façon, un rapport qui établit un compte rendu

"national interest" means should be shared with parliamentarians. This is a statement more than a question; one that perhaps you can take back to the department.

Mr. Wolfe: Thank you.

Senator Yussuff: The minister gets a lot of advice in regard to the decisions that he makes from time to time, especially around potential work stoppages and the possibility if a collective agreement can or cannot be reached based on what the minister has been informed about. What happens if the minister is wrong? There is evidence, based on what the minister has said publicly. I am referring to the Air Canada-CUPE dispute, when the minister said it was not responsible for the parties to reach an agreement yet. But a short time after there was a strike and the board had ruled that the workers should go back to under 107, which they defied, the workers did reach a collective agreement with their employer. What happens when the minister is wrong or the special mediator's report is also wrong in the context of the decision that the government is acting on? What is the due process for the workers in this regard?

Mr. Wolfe: Thank you for the question. Certainly, when the special mediator report is drafted — as my colleague Mr. Simpson mentioned, these are very expert mediators who are brought onto the scene — the advice that we expect to come out of these special reports is to be very sound in terms of what they are seeing on the ground. That's on the one hand. Then, with the special interest or the national interest assessment, again, we expect the advice that will be provided to the minister will be of very high quality.

Then, of course, it is the decision of the minister at the end of the day. Certainly, there is no guarantee that the minister will make a right or a wrong decision, but at least by providing a framework that is very solid, it increases the chance tremendously that the minister will make the right decision.

Senator Yussuff: The Supreme Court ruled that the right to strike is an essential part of meaningful collective bargaining. As you know, the right to strike was the first ruling that they determined was constitutionally protected. Subsequently, collective bargaining was also added to that. You can't exercise one without the other. They are in tandem in terms of the impact and the support for each other.

Does the department accept that a strike can help the parties reach an agreement after meaningful negotiations reach an impasse? Because the world of collective bargaining is not a mechanical thing; it is political. And for that matter, it is also

définitif de ce qu'on entend par « intérêt national » devrait être communiqué aux parlementaires. C'est plus une déclaration qu'une question; vous pourriez peut-être en faire part au ministère.

M. Wolfe : Merci.

Le sénateur Yussuff : La ministre reçoit beaucoup de conseils au sujet des décisions qu'elle prend de temps à autre, surtout en ce qui concerne les arrêts de travail potentiels et la possibilité qu'une convention collective puisse ou ne puisse pas être conclue en fonction de ce que la ministre a appris. Que se passe-t-il si la ministre a tort? Il y a des preuves qui existent, si l'on examine ce que la ministre a dit publiquement. Je parle du conflit entre Air Canada et le Syndicat canadien de la fonction publique, le SCFP, lorsque la ministre a dit que ce n'était pas encore sa responsabilité de veiller à ce que les parties s'entendent. Mais peu de temps après, quand il y a eu une grève et que le conseil a déterminé que les travailleurs devraient retourner au travail en vertu de l'article 107, une décision qu'ils ont défiée, les travailleurs ont conclu une convention collective avec leur employeur. Que se passe-t-il lorsque la ministre a tort ou que le rapport du médiateur spécial est également erroné dans le contexte de la décision à laquelle le gouvernement donne suite? Quelle est la procédure établie pour les travailleurs à cet égard?

M. Wolfe : Je vous remercie de la question. Chose certaine, lorsque le rapport du médiateur spécial est rédigé — comme l'a dit mon collègue, M. Simpson, il s'agit de médiateurs très compétents qui sont amenés sur les lieux —, nous nous attendons à ce que les conseils qui découleront de ces rapports spéciaux soient très judicieux par rapport à ce qu'ils voient sur le terrain. C'est une chose, d'une part. Ensuite, pour ce qui est de l'évaluation des intérêts spéciaux ou de l'intérêt national, encore une fois, nous nous attendons à ce que les conseils fournis à la ministre soient de très grande qualité.

Ensuite, bien sûr, c'est la ministre qui décide en fin de compte. Il n'y a certainement aucune garantie que la ministre prendra une bonne ou une mauvaise décision, mais au moins en fournissant un cadre très solide, cela augmente énormément les chances que la ministre prenne la bonne décision.

Le sénateur Yussuff : La Cour suprême a statué que le droit de grève est un élément essentiel d'une véritable négociation collective. Comme vous le savez, le droit de grève a été la première décision qu'ils ont jugée constitutionnellement protégée. Par la suite, on a ajouté à cela la négociation collective. On ne peut pas exercer l'un sans l'autre. Ils sont en tandem pour ce qui est de l'impact et du soutien mutuel.

Le ministère accepte-t-il qu'une grève puisse aider les parties à s'entendre lorsque des négociations sérieuses aboutissent à une impasse? Parce que le monde de la négociation collective n'est pas un processus mécanique; c'est un processus politique.

about the relationship between the parties. Does the department accept that principle?

Mr. Simpson: Yes, the department understands that strikes are part of collective bargaining. There is nothing in Bill C-39 that seeks to prevent strikes or remove them from the role they have in collective bargaining. The goal, as always and as we have stated before, is to try to improve the relationship, improve the capacity for problem-solving and to reduce the lowest number possible circumstances in which people find themselves compelled to strike or lockout. But there will be cases where people do. And there will be cases where that's for a critical collective bargaining objective.

Senator Yussuff: My last quick question is to Mr. Wolfe. The right to strike, while it is still being litigated in the courts and as the Supreme Court has ruled, we do not, per se, have any rulings that put any limitations on the right to strike — saying it is a day, a week, it is 24 hours or 72 hours — and exercising such a fundamental protection for workers under the Charter. If the government is going to override the Charter, because it is a Charter-protected right, shouldn't Parliament be involved in determining whether that's the case? Because in other jurisdictions where provinces have done so, they have gone before the legislature and said, we will override the Charter because we want to suspend this protection that workers have under the Charter. Shouldn't the federal government be following the same logic as provinces have demonstrated time and time again?

Mr. Wolfe: It is a very good question, senator. Thank you for this. Certainly, one option would be to simply allow the use of back-to-work legislation, as the government has done in the past. Certainly, that would be one option. Of course, sometimes Parliament is not sitting, so that can be challenging in some situations. The idea is to have some mechanism where there is an impasse plus a real sense of national interest or national urgency to have a mechanism whereby the minister can intervene. I should say this already exists. It is really just clarifying that power and putting guardrails around it.

The Chair: Once again, I thank the witnesses for taking the time to be with us and answer our questions.

For our second panel, we are pleased to welcome the following witnesses: Sean Strickland, Executive Director, Canada's Building Trades Unions; Steve Schumann, Director, Canadian Government Affairs, International Union of Operating Engineers; and Chief Robert Louie, Chair, First Nations Lands Advisory Board. Welcome and thank you for joining us.

D'ailleurs, il s'agit aussi avant toute chose d'une question de relations entre les parties. Le ministère accepte-t-il ce principe?

M. Simpson : Oui, le ministère comprend que les grèves font partie de la négociation collective. Il n'y a rien dans le projet de loi C-39 qui vise à empêcher les grèves ou à leur retirer le rôle qu'elles jouent dans la négociation collective. L'objectif, comme toujours et comme nous l'avons déjà dit, est d'essayer d'améliorer les relations, d'améliorer la capacité de résolution des problèmes et de réduire le plus possible les circonstances dans lesquelles les gens sont forcés de faire la grève ou de décréter un lock-out. Mais il y aura toujours des cas où ce sera inévitable. Et il y aura des cas où c'est pour un objectif de négociation collective essentiel.

Le sénateur Yussuff : Ma dernière question rapide s'adresse à M. Wolfe. Le droit de grève, même s'il fait toujours l'objet d'un litige devant les tribunaux et comme la Cour suprême l'a statué, nous n'avons pas en soi de décisions qui imposent une période limite au droit de grève — pour dire qu'elle est d'une journée, d'une semaine, de 24 heures ou 72 heures — et à l'exercice d'une protection aussi fondamentale pour les travailleurs en vertu de la Charte. Si le gouvernement a l'intention de passer outre à la Charte, parce qu'il s'agit d'un droit protégé par la Charte, le Parlement ne devrait-il pas intervenir pour déterminer si c'est bel et bien le cas? Parce que, dans d'autres administrations provinciales ayant suivi ce processus, elles se sont présentées devant l'assemblée législative et ont dit qu'elles allaient passer outre à la Charte parce qu'elles voulaient suspendre cette protection dont jouissent les travailleurs en vertu de la Charte. Le gouvernement fédéral ne devrait-il pas suivre la même logique comme l'ont fait les provinces à maintes reprises?

M. Wolfe : C'est une très bonne question, sénateur. Je vous en remercie. Il est certain qu'une option consisterait simplement à autoriser le recours à une loi de retour au travail, comme le gouvernement l'a fait par le passé. C'est assurément une option. Bien sûr, il arrive parfois que le Parlement ne siège pas, ce qui peut poser problème dans certaines situations. L'idée est de disposer d'un mécanisme permettant au ministre d'intervenir en cas d'impasse, lorsqu'il existe un véritable intérêt national ou une urgence nationale. Je tiens à préciser que ce mécanisme existe déjà. Il s'agit simplement de clarifier ce pouvoir et d'en définir les limites.

Le président : Une fois encore, je remercie les témoins d'avoir pris le temps de se joindre à nous et de répondre à nos questions.

Pour notre deuxième groupe, nous avons le plaisir d'accueillir les témoins suivants : Sean Strickland, directeur général des Syndicats des métiers de la construction du Canada; Steve Schumann, directeur des relations gouvernementales du Canada au sein de l'Union internationale des opérateurs-ingénieurs; et le chef Robert Louie, président de la Commission consultative des

We'll begin with your opening remarks before we move to questions from members, starting with Mr. Strickland, then Mr. Schumann, followed by Chief Louie.

The floor is yours for five minutes each when you are ready.

Sean Strickland, Executive Director, Canada's Building Trades Unions: Thank you very much, Mr. Chair and honourable senators, for the opportunity to appear today.

I am the executive director of Canada's Building Trades Unions, or CBTU. We are the national invoice for more than 500,000 skilled trade workers across Canada. Our 14 affiliated unions represent workers in more than 60 construction trades and occupations.

While most of our members do not work in federally regulated workplaces, we do welcome some important changes that Bill C-39 is proposing to the Canada Labour Code.

In our submission to the government this past summer, we called for stronger action on wage theft and worker misclassification, better protection when contracts change hands, more help for workers trying to get their first collective agreement and faster grievance arbitration — all of which are contained in this bill.

We do, however, have some concerns. First, we cannot support the proposed changes to section 34 that would allow the Minister of Labour, the board and even employers to initiate geographic bargaining-unit certification when no union has applied. Decisions about how workers organize should belong to workers and their unions, not employers or the government.

We also have concerns about section 107 and the right to strike. In our submission, we called for section 107 to be repealed. But we also understand that this is not a path the government is ready to take, so we also proposed changes to put genuine limits on when the minister can intervene. We believe both sides should have a role in selecting the mediator to ensure that they are independent and that the minister should have to provide written reasons for any decision to intervene.

terres des Premières Nations. Bienvenue et merci de vous joindre à nous.

Nous commencerons par votre allocution d'ouverture, avant de passer aux questions des membres du comité, en commençant par M. Strickland, puis M. Schumann, et enfin le chef Louie.

Vous disposerez chacun de cinq minutes pour vous exprimer dès que vous serez prêts.

Sean Strickland, directeur général, Syndicats des métiers de la construction du Canada : Je vous remercie infiniment, monsieur le président et mesdames et messieurs les sénateurs, de me donner l'occasion de m'exprimer aujourd'hui.

Je suis le directeur général des Syndicats des métiers de la construction du Canada ou SMCC. Nous sommes l'organisme national mandaté pour représenter plus de 500 000 travailleurs qualifiés dans tous les métiers du bâtiment, à l'échelle du Canada. Nos 14 syndicats affiliés représentent des travailleurs dans plus de 60 métiers et professions du secteur de la construction.

Bien que la plupart de nos adhérents ne travaillent pas dans des lieux de travail relevant de la réglementation fédérale, nous saluons certains changements importants que le projet de loi C-39 se propose d'apporter au Code canadien du travail.

Dans le mémoire que nous avons adressé au gouvernement l'été dernier, nous avons demandé des mesures plus fermes contre le non-paiement des salaires et la classification erronée des travailleurs, une meilleure protection quand les contrats changent de main, un soutien accru pour les travailleurs cherchant à obtenir leur première convention collective et une accélération de la procédure d'arbitrage des griefs — autant de mesures qui figurent dans ce projet de loi.

Nous avons toutefois certaines réserves. Tout d'abord, nous ne pouvons pas soutenir les modifications proposées à l'article 34, qui permettraient au ministre du Travail, au Cabinet et même aux employeurs de lancer une procédure d'accréditation d'une unité de négociation dans une région lorsqu'aucun syndicat n'en a fait la demande. Les décisions concernant la manière dont les travailleurs s'organisent doivent relever de la compétence des travailleurs et de leurs syndicats, et non de celle des employeurs ou du gouvernement.

Nous avons également des inquiétudes concernant l'article 107 et le droit de grève. Dans notre mémoire, nous avons demandé l'abrogation de l'article 107. Mais nous comprenons également que ce n'est pas une voie que le gouvernement est prêt à emprunter; c'est pourquoi nous avons également proposé de modifier l'article 107 afin d'imposer de véritables limites aux cas dans lesquels le ministre peut intervenir. Nous estimons que les deux parties devraient avoir leur mot à dire dans le choix du

médiateur afin de garantir son indépendance, et que le ministre devrait être tenu de motiver par écrit toute décision d'intervention.

Importantly, the term "national interest" needs to be clearly defined, and, as outlined in our submission, the minister's power to intervene to end a legal work stoppage should be limited to cases in which there is a significant and imminent threat to public health, public safety or public security, or when there is a truly exceptional circumstance and a negotiated settlement is not reasonably possible within a reasonable period. Even then, intervention should be a last resort. The goal should always be a negotiated settlement. Ending a work stoppage is not the same as reaching an agreement.

Il est important de noter que la notion d'« intérêt national » doit être clairement définie et, comme nous l'avons souligné dans notre mémoire, le pouvoir du ministre d'intervenir pour mettre fin à un arrêt de travail légal devrait être limité aux cas où il existe une menace grave et imminente pour la santé publique, la sûreté publique ou la sécurité publique, ou lorsqu'il existe une circonstance véritablement exceptionnelle et qu'un règlement négocié n'est pas raisonnablement possible dans un délai raisonnable. Même dans ces cas-là, l'intervention ne devrait constituer qu'un dernier recours. L'objectif devrait toujours être de parvenir à un règlement négocié. Mettre fin à un arrêt de travail n'équivaut pas à conclure une entente.

Turning to the remainder of the bill, we support the government's efforts to get more major projects moving in Canada. Canada's lack of regulatory efficiency has long created unacceptable delays to moving projects forward, putting shovels in the ground and getting skilled trades workers to work building the projects our economy needs. That is not sustainable. Canada needs new energy projects, transportation infrastructure, trade corridors and the facilities that will help grow our economy and connect Canadian products to markets around the world.

En ce qui concerne le reste du projet de loi, nous soutenons les efforts du gouvernement visant à faire avancer davantage de grands projets au Canada. Le manque d'efficacité réglementaire au Canada entraîne depuis longtemps des retards inacceptables dans la mise en œuvre des projets, le lancement des travaux et la mise en poste de travailleurs qualifiés pour construire les projets dont notre économie a besoin. Cette situation n'est pas tenable. Le Canada a besoin de nouveaux projets énergétiques, d'infrastructures de transport, de corridors commerciaux et d'installations qui contribueront à la croissance de notre économie et permettront de relier les produits canadiens aux marchés du monde entier.

The government's "one project, one review" approach is an important step forward. Project proponents should not have to navigate multiple, overlapping federal reviews or repeat the same work for different departments or provinces. The creation of the Major Projects Office and better coordination of approval processes can help reduce delays, give investors more certainty and get our members building projects faster.

L'approche du gouvernement « un projet, une évaluation » constitue une avancée importante. Les promoteurs de projets ne devraient pas avoir à faire face à des examens fédéraux multiples et avec chevauchement ni à répéter le même travail pour différents ministères ou provinces. La création du Bureau des grands projets et une meilleure coordination des processus d'autorisation peuvent contribuer à réduire les retards, à offrir davantage de certitude aux investisseurs et à permettre à nos membres de lancer leurs projets plus rapidement.

We also welcome measures to improve transportation project coordination, expand trade corridors, modernize port governance and strengthen supply chains.

Nous saluons également les mesures visant à améliorer la coordination des projets de transport, à développer les corridors commerciaux, à moderniser la gouvernance portuaire et à renforcer les chaînes d'approvisionnement.

These changes will help create more good-paying, unionized jobs and more opportunities for apprentices to learn a trade as we build the infrastructure Canada needs. We need to make sure these projects are built the right way. "One project, one review" should not mean lower standards or less meaningful consultation. Indigenous rights and treaty commitments must be respected, and Indigenous Peoples must be full partners in the projects that affect them.

Ces changements contribueront à créer davantage d'emplois bien rémunérés et syndiqués, ainsi que davantage de possibilités pour les apprentis d'apprendre un métier, tout en construisant les infrastructures dont le Canada a besoin. Nous devons veiller à ce que ces projets soient réalisés dans les règles de l'art. Le principe « un projet, une évaluation » ne doit pas se traduire par un abaissement des normes ni par une consultation moins véritable. Les droits des Autochtones et les engagements pris dans le cadre des traités doivent être respectés, et les peuples autochtones doivent être des partenaires à part entière dans les projets qui les concernent.

We also need to work with provincial and territorial governments to move projects forward. Workers should share in the benefits. When the government invests taxpayer dollars in major projects or puts its support behind them, there should be strong labour conditions, including the good wages and benefits that come with unions as well as apprenticeship requirements and opportunities for local and Indigenous workers. These measures aren't nice-to-haves. They are how we can build the skilled workforce we need to ensure these projects create good-paying union jobs across the country.

Nous devons également collaborer avec les gouvernements provinciaux et territoriaux pour faire avancer ces projets. Les travailleurs doivent pouvoir profiter des retombées. Lorsque le gouvernement investit l'argent des contribuables dans des grands projets ou leur apporte son soutien, il convient de garantir des conditions de travail solides, notamment les bons salaires et avantages sociaux associés aux syndicats, ainsi que des exigences en matière de formation d'apprenti et de possibilités pour les travailleurs locaux et autochtones. Ces mesures ne sont pas de simples atouts supplémentaires. Elles constituent le moyen de constituer la main-d'œuvre qualifiée dont nous avons besoin pour garantir que ces projets créent des emplois syndiqués bien rémunérés dans tout le pays.

Senators, in closing, make no mistake: CBTU supports important parts of Bill C-39 that will get major projects moving, create good-paying unionized jobs and strengthen protections for workers. We ask all parliamentarians to preserve those gains while making the necessary changes to the bill to protect workers' rights and meaningful collective bargaining. Thank you, and I look forward to your questions.

Sénateurs, pour conclure, ne vous y trompez pas : les SMCC soutiennent des éléments importants du projet de loi C-39 qui permettront de lancer de grands projets, de créer des emplois syndiqués bien rémunérés et de renforcer la protection des travailleurs. Nous demandons à tous les parlementaires de préserver ces acquis tout en apportant les modifications nécessaires au projet de loi afin de protéger les droits des travailleurs et de garantir une négociation collective effective. Je vous remercie et je me tiens à votre disposition pour répondre à vos questions.

Steven Schumann, Director, Canadian Government Affairs, International Union of Operating Engineers: Good afternoon. On behalf of the International Union of Operating Engineers, I am honoured to appear before the committee today.

Steven Schumann, directeur, Relations gouvernementales du Canada, Union internationale des opérateurs-ingénieurs : Bonjour. Au nom de l'Union internationale des opérateurs-ingénieurs, c'est pour moi un honneur de m'adresser au comité aujourd'hui.

We represent nearly 65,000 members across Canada who are building and maintaining the infrastructure our country relies on. Our members operate cranes and heavy equipment. You see our operators on Parliament Hill. They work as mechanics and apprentices and are often the first on a project and the last to leave. Our local unions run not-for-profit training centres nationwide, preparing the next generation of skilled trades workers.

Nous représentons près de 65 000 membres, répartis dans l'ensemble du Canada, qui construisent et entretiennent les infrastructures dont dépend notre pays. Nos membres conduisent des grues et des engins de chantier. Vous pouvez voir nos opérateurs sur la Colline du Parlement. Ils travaillent comme mécaniciens et apprentis, et sont souvent les premiers à arriver sur un projet et les derniers à en partir. Nos syndicats locaux gèrent des centres de formation à but non lucratif dans tout le pays, afin de préparer la prochaine génération de travailleurs qualifiés.

We are here today to support Bill C-39's efforts to accelerate the major projects Canada needs: new energy infrastructure, transportation corridors, and investments that strengthen our economy and create good-paying jobs.

Nous sommes ici aujourd'hui pour soutenir les efforts déployés dans le cadre du projet de loi C-39 visant à accélérer la réalisation des grands projets dont le Canada a besoin : de nouvelles infrastructures énergétiques, des axes de transport et des investissements qui renforcent notre économie et créent des emplois bien rémunérés.

The proposed "one project, one review" approach is welcome. Better federal coordination, clearer timelines and less duplication can help move projects from the drawing board to the job site without compromising necessary standards.

L'approche proposée, dite « un projet, une évaluation », est la bienvenue. Une meilleure coordination au niveau fédéral, des délais plus clairs et une réduction des doublons peuvent contribuer à faire passer les projets de la phase de la conception à celle du chantier sans compromettre les normes requises.

However, approving projects is only part of the equation. We also need to ensure that Canada engages the skilled workforce and stable labour relations necessary to build them. That is why we believe project labour agreements between a project proponent and building trade unions should be a requirement for major projects benefiting from federal support and a streamlined approach.

These agreements standardize labour terms and conditions, coordinate trades and contractors, improve scheduling and workforce planning, and provide a clear way to resolve disputes with no strike or lockout provisions during the construction of a project. They reduce disruptions and give owners greater confidence that projects will be completed safely, efficiently and on schedule.

A recent study by Independent Project Analysis examined 140 completed projects in B.C. and Alberta, primarily at existing industrial sites. It found union labour was 17% more productive than open shop labour, with 16% lower construction labour costs and 7% lower total project costs on average.

British Columbia Infrastructure Benefits offers another example. On its Community Benefits Agreement projects — a Project Labour Agreement, or PLA by a different name — workers have logged 13.7 million hours; Twenty-four per cent were apprentices or trainees, and residents within 100 kilometres performed 83% of hours worked. A separate study covering 2019 to 2024 found 14% of those workers were Indigenous, more than twice the provincial construction average, and 9% were women, about 50% above the average. A quarter of the women hired were Indigenous. None of these outcomes would have been possible without the enforcement provisions set out in the body of the Project Labour Agreement.

This also presents an opportunity for economic reconciliation. Research by economist Jim Stanford finds that Indigenous workers covered by union agreements earn, on average, 20% more per hour than Indigenous workers without union coverage. Project Labour Agreements, together with our unions' training centres, can help deliver these benefits across Canada. We encourage the committee to make them central to the major project framework.

Cependant, l'approbation des projets ne représente qu'une partie du problème. Nous devons également veiller à ce que le Canada dispose de la main-d'œuvre qualifiée et de relations de travail stables nécessaires à leur réalisation. C'est pourquoi nous estimons que les ententes sur la main-d'œuvre conclues entre le promoteur d'un projet et les syndicats du bâtiment devraient être une condition obligatoire pour les grands projets bénéficiant d'un soutien fédéral et d'une procédure simplifiée.

Ces ententes harmonisent les conditions de travail, assurent la coordination entre les métiers et les sous-traitants, améliorent la gestion des horaires et la planification des effectifs, et prévoient un cadre clair pour le règlement des litiges, sans disposition relative à la grève ou au lock-out pendant la construction d'un projet. Elles limitent les perturbations et renforcent la confiance des maîtres d'ouvrage quant à la réalisation des projets en toute sécurité, avec efficacité et dans le respect des délais.

Une étude récente menée par Independent Project Analysis a examiné 140 projets achevés en Colombie-Britannique et en Alberta, principalement sur des sites industriels existants. Elle a révélé que la main-d'œuvre syndiquée était 17 % plus productive que la main-d'œuvre non syndiquée, avec des coûts de main-d'œuvre dans le secteur de la construction inférieurs de 16 % et des coûts de projet inférieurs de 7 % en moyenne.

Le programme British Columbia Infrastructure Benefits en offre un autre exemple. Dans le cadre de ses projets relevant d'une entente sur les retombées pour la communauté, ou entente de main-d'œuvre liée à un projet, les travailleurs ont effectué 13,7 millions d'heures; 24 % d'entre eux étaient des apprentis ou des stagiaires, et 83 % des heures travaillées l'ont été par des résidants vivant dans un rayon de 100 kilomètres. Une autre étude portant sur la période 2019-2024 a révélé que 14 % de ces travailleurs étaient autochtones, soit plus du double de la moyenne provinciale dans le secteur de la construction, et que 9 % étaient des femmes, soit environ 50 % de plus que la moyenne. Un quart des femmes embauchées étaient autochtones. Aucune de ces retombées n'aurait été possible sans les dispositions d'application prévues dans l'entente de main-d'œuvre liée à un projet.

Cela représente également une occasion de réconciliation économique. Les recherches menées par l'économiste Jim Stanford montrent que les travailleurs autochtones couverts par des ententes collectives gagnent, en moyenne, 20 % de plus de l'heure que les travailleurs autochtones non couverts par un syndicat. Les ententes de main-d'œuvre liées à des projets, associées aux centres de formation de nos syndicats, peuvent contribuer à faire bénéficier l'ensemble du Canada de ces avantages. Nous encourageons le comité à leur accorder une place centrale dans le cadre des grands projets.

Turning to the labour provisions of Bill C-39, we acknowledge the government's efforts to address concerns related to first contracts, contract flipping and other issues that have affected workers in Canada.

Regarding section 107 of the Canada Labour Code, the vast majority of our union membership is employed in workplaces governed by provincial labour codes and, therefore, not impacted by the changes in section 107. We acknowledge the government's efforts to introduce clearer guardrails and hope this committee will work closely with directly affected unions to address their concerns and develop acceptable amendments.

We recognize the importance of stability in federally regulated industries. However, the right to strike is fundamental to meaningful collective bargaining.

Government intervention when negotiations become difficult can reduce employers' incentive to reach agreements at the bargaining table, risking prolonged disputes and undermining collective bargaining. We urge the committee to address these concerns and protect free collective bargaining and the constitutionally protected right to strike.

In conclusion, Canada has no shortage of infrastructure needs, and our members have the skills to meet them. We hope Bill C-39 helps more projects move forward, creating lasting opportunities for Canadian workers and communities. We also hope the federal government will ensure this work is performed by the highly skilled, well-trained workers of Canada's unionized construction sector.

I'm happy to take any questions. Thank you.

The Chair: Thank you, Mr. Schumann. Chief Robert Louie.

Chief Robert Louie, Chair, First Nation Lands Advisory Board: *Lim'limpt*, senators and Mr. Chair, for the invitation to discuss Bill C-39.

I have worked for over 50 years now on First Nation land rights and governance, starting when I was first elected in 1974 as a councillor of Westbank First Nation, where I now serve as Chief.

I am here today as the Chairman of the Lands Advisory Board, or LAB, which supports over 225 First Nations who are signatories to the Framework Agreement on First Nation Land

En ce qui concerne les dispositions relatives au travail du projet de loi C-39, nous saluons les efforts déployés par le gouvernement pour répondre aux préoccupations liées aux premiers contrats, au transfert des contrats et à d'autres problèmes qui ont affecté les travailleurs au Canada.

En ce qui concerne l'article 107 du Code canadien du travail, la grande majorité des membres de nos syndicats travaillent dans des lieux de travail régis par les codes du travail provinciaux et ne sont donc pas concernés par les modifications apportées à cet article. Nous saluons les efforts déployés par le gouvernement pour mettre en place des garde-fous plus clairs et espérons que ce comité travaillera en étroite collaboration avec les syndicats directement concernés afin de répondre à leurs préoccupations et d'élaborer des amendements acceptables.

Nous reconnaissons l'importance de la stabilité dans les secteurs régis par la législation fédérale. Toutefois, le droit de grève est essentiel à une négociation collective efficace.

L'intervention des pouvoirs publics lorsque les négociations s'enlisent peut réduire l'incitation des employeurs à parvenir à des ententes à la table des négociations, ce qui risque d'entraîner des conflits prolongés et de porter atteinte à la négociation collective. Nous invitons instamment le comité à prendre en compte ces préoccupations et à protéger la liberté de négociation collective ainsi que le droit de grève, garanti par la Constitution.

En conclusion, le Canada ne manque pas de besoins en matière d'infrastructures, et nos membres possèdent les compétences nécessaires pour y répondre. Nous espérons que le projet de loi C-39 permettra de faire avancer davantage de projets, créant ainsi des occasions durables pour les travailleurs et les collectivités canadiennes. Nous espérons également que le gouvernement fédéral veillera à ce que ces travaux soient réalisés par les travailleurs hautement qualifiés et bien formés du secteur syndiqué de la construction au Canada.

Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions. Merci.

Le président : Merci, monsieur Schumann. Chef Robert Louie, vous avez la parole.

Robert Louie, chef, président, Commission consultative des terres des Premières Nations : *Lim'limpt* , mesdames et messieurs les sénateurs, monsieur le président, je vous remercie de m'avoir invité à intervenir au sujet du projet de loi C-39.

Je travaille depuis plus de 50 ans désormais sur les questions relatives aux droits fonciers et à la gouvernance des Premières Nations, depuis ma première élection en 1974 en tant que conseiller de la Première Nation de Westbank, dont je suis aujourd'hui le chef.

Je suis ici aujourd'hui en ma qualité de président de la Commission consultative des terres, qui apporte son soutien à plus de 225 Premières Nations signataires de l'Accord-cadre

Management, which recognizes First Nations' self-government authority over lands, natural resources and the environment.

I support the many witnesses who have stressed that the rights and interests of First Nations must be respected as Canada addresses global threats and opportunities. For far too long, First Nation rights were cast aside to pave the way for development. The only way to build Canada strong is to work together because economic success balanced with environmental protection is a shared objective of First Nations and all Canadians.

Fortunately, we have proven over 30 years now that land governance under land codes serves First Nations and all Canadians. We have generated hundreds of millions of dollars in economic activity. We respect the right of individual First Nations to assert their rights and to support or oppose major projects and other developments.

However, Canada risks turning support into opposition if First Nations are sidelined on land questions. We applaud the government's determination in responding to the global challenges facing Canada's economy.

Prime Minister Carney's announcement to make it easier for First Nations to secure financing, invest in major projects, and share in the economic benefits is welcome progress, but land investments should accompany these business investments.

Most, if not all, of the major projects Bill C-39 intends to support are located near First Nation reserve lands in their traditional territories. However, most of the longstanding land issues in these same areas have been unresolved for decades, if not generations.

We have raised with Canada, on a number of occasions, an opportunity to change this by proposing an accelerated, high-speed process for an addition to reserve. This can fast-track development by clarifying land ownership, governance and ensuring meaningful partnerships with First Nations.

Canada wants to move at the speed of business in dealing with any lands needed by investors, pipeline and mining companies. It is imperative that Canada demonstrate the same urgency for First Nations.

relatif à la gestion des terres des Premières Nations, lequel reconnaît l'autorité des Premières Nations en matière d'autonomie gouvernementale sur les terres, les ressources naturelles et l'environnement.

Je soutiens les nombreux témoins qui ont souligné que les droits et les intérêts des Premières Nations doivent être respectés alors que le Canada fait face aux menaces et aux possibilités mondiales. Pendant bien trop longtemps, les droits des Premières Nations ont été mis de côté pour ouvrir la voie au développement. La seule façon de bâtir un Canada fort est de travailler ensemble, car la réussite économique, conciliée avec la protection de l'environnement, est un objectif commun aux Premières Nations et à tous les Canadiens.

Heureusement, nous avons démontré depuis plus de 30 ans à présent que la gouvernance foncière régie par les codes de gestion des terres sert les intérêts des Premières Nations et de l'ensemble des Canadiens. Nous avons généré des centaines de millions de dollars d'activité économique. Nous respectons le droit de chaque Première Nation de faire valoir ses droits et de soutenir ou de s'opposer à des grands projets et à d'autres développements.

Toutefois, le Canada risque de voir ce soutien se transformer en opposition si les Premières Nations sont mises à l'écart dans les questions foncières. Nous saluons la détermination dont fait preuve le gouvernement pour relever les défis mondiaux auxquels est confrontée l'économie canadienne.

L'annonce du premier ministre Carney visant à permettre aux Premières Nations d'obtenir plus facilement des financements, d'investir dans de grands projets et de bénéficier des avantages économiques constitue une avancée bienvenue, mais ces investissements commerciaux devraient s'accompagner d'investissements fonciers.

La plupart, voire la totalité, des grands projets que le projet de loi C-39 vise à soutenir sont situés à proximité des réserves des Premières Nations, sur leurs territoires traditionnels. Cependant, la plupart des litiges fonciers de longue date dans ces mêmes régions restent en suspens depuis des décennies, voire des générations.

Nous avons évoqué à plusieurs reprises avec le Canada la possibilité de remédier à cette situation en proposant une procédure accélérée et rapide pour les ajouts aux réserves. Cela permettrait d'accélérer le développement en clarifiant la propriété foncière et la gouvernance, et en garantissant des partenariats constructifs avec les Premières Nations.

Le Canada souhaite agir avec la même rapidité que le secteur privé lorsqu'il s'agit de répondre aux besoins en terrains des investisseurs, des sociétés d'exploitation minière et des exploitants de pipelines. Il est impératif que le Canada fasse preuve de la même urgence envers les Premières Nations.

What is unclear in Bill C-39 is the effect that "regions of national interest" may have on a First Nation's ability to undertake an addition to reserve. First Nations already face many barriers to increasing their reserve land base that are imperative for housing; social services; critical infrastructure — such as water treatment and supply systems — economic development and outstanding lawful obligations stemming from treaties and other agreements.

Designation of "regions of national interest" must only be allowed to proceed alongside an expedited process for First Nations to resume their lawful authority over their territories.

Self-governing First Nations have achieved tremendous success in governing their reserve lands, environment and natural resources under their land codes.

These First Nations have exercised legal authority over environmental assessment and protection for all projects occurring on their reserve lands. This is especially important given the cultural connection First Nations have had over millennia to maintaining their delicate ecosystems.

That jurisdiction, that connection, needs to be respected under Bill C-39.

In conclusion, regardless of whether a First Nation supports or opposes a project, the LAB calls on this committee to ensure First Nation land governance jurisdiction, rights and ability to resume authority over their territories are respected and protected.

We have three recommendations. One, Canada conduct meaningful consultation and engagement with the First Nations that are signatories to the Framework Agreement on First Nation Land Management prior to the legislative changes proposed under Parts 1 and 2 of Bill C-39.

Two, legislative changes to the Impact Assessment Act expressly include recognition of framework agreement First Nations' jurisdiction over environmental assessments.

Three, the designation of "regions of national interest" under the Building Canada Act must improve a First Nation's ability to add land from within those regions to reserve.

Ce qui n'est pas clair dans le projet de loi C-39, c'est l'impact que les « régions d'intérêt national » pourraient avoir sur la capacité des Premières Nations à procéder à des ajouts aux réserves. Les Premières Nations se heurtent déjà à de nombreuses barrières pour accroître l'assise territoriale de leurs réserves, ce qui est indispensable pour le logement, les services sociaux, les infrastructures essentielles telles que les systèmes de traitement et d'approvisionnement en eau, le développement économique et le respect des obligations légales en suspens découlant des traités et autres ententes.

La désignation de « régions d'intérêt national » ne doit être autorisée que si elle s'accompagne d'une procédure accélérée permettant aux Premières Nations de retrouver leur pouvoir légitime sur leurs territoires.

Les Premières Nations autonomes ont obtenu une réussite remarquable dans la gestion de leurs terres de réserve, de leur environnement et de leurs ressources naturelles, conformément à leurs codes fonciers.

Ces Premières Nations ont exercé un pouvoir légal en matière d'évaluation environnementale et de protection de l'environnement pour tous les projets menés sur leurs terres de réserve. Cela revêt une importance particulière compte tenu du lien culturel qui unit les Premières Nations, depuis des millénaires, à la préservation de leurs écosystèmes fragiles.

Cette compétence, ce lien doit être respecté en vertu du projet de loi C-39.

En conclusion, que les Premières Nations soutiennent ou s'opposent à un projet, le Conseil consultatif des terres demande à ce comité de veiller à ce que la compétence des Premières Nations en matière de gouvernance foncière, leurs droits et leur capacité à reprendre l'autorité sur leurs territoires soient respectés et protégés.

Nous formulons trois recommandations. Premièrement, que le Canada mène des consultations véritables et un dialogue constructif avec les Premières Nations signataires de l'accord-cadre sur la gestion des terres des Premières Nations avant de procéder aux modifications législatives proposées à la partie 1 et à la partie 2 du projet de loi C-39.

Deuxièmement, les modifications législatives apportées à la Loi sur l'évaluation d'impact reconnaissent expressément la compétence des Premières Nations signataires d'accords-cadres en matière d'évaluations environnementales.

Troisièmement, la désignation de « régions d'intérêt national » aux termes de la Loi visant à bâtir le Canada doit permettre aux Premières Nations d'ajouter plus facilement des terres situées dans ces régions à leur réserve.

The LAB is ready and willing to work with Canada and First Nations. I look forward to any questions the committee may have and hope you will carefully consider the formal submission we have tabled for your consideration.

Lim'limpt.

The Chair: Thank you to our witnesses. We will now go to our first question, which is from the deputy chair.

Senator Yussuff: Thank you, witnesses, for being here.

Mr. Strickland, you mentioned in your presentation that you would object to the new provision in Bill C-39 for geographic certification. Would requiring the consent of affected unions address your concern in that regard?

Mr. Strickland: Yes, it would, senator. That would be very helpful.

Senator Yussuff: Canada's Building Trades Unions has also called for a prevailing wage and minimum apprenticeship requirement on investments receiving federal incentives. Which of those conditions should be mandatory under Bill C-39?

Mr. Strickland: For a number of years now, our position has been similar to our position on the Canadian Sustainable Jobs Act: We feel there is a good template there. Wherever Canadian taxpayers' money is put into investments for major projects or critical pieces of infrastructure and Canadian taxpayers help pay for it, it should be tied to labour requirements that are prevailing wages as defined by union collective agreements. There should also be mandatory minimum apprenticeship hiring requirements, similar to those that were cited by Mr. Schumann — British Columbia infrastructure benefits.

There are a lot of good models already in place with various government entities to ensure government investments are matched with creating well-paying, unionized jobs, which will benefit all the workers — union and non-union.

Senator Yussuff: The government wants major projects to get approved faster, and I think we all agree — you said so before the committee. However, getting approval doesn't guarantee that

Le CCT est prêt et disposé à collaborer avec le Canada et les Premières Nations. Je me tiens à votre disposition pour répondre à toutes les questions que le Comité pourrait avoir et j'espère que vous examinerez attentivement le mémoire que nous avons déposé.

Lim'limpt .

Le président : Merci à nos témoins. Nous allons maintenant passer à la première question, qui sera posée par le vice-président.

Le sénateur Yussuff : Merci à vous, mesdames et messieurs les témoins, d'être ici.

Monsieur Strickland, vous avez indiqué dans votre exposé que vous vous opposeriez à la nouvelle disposition du projet de loi C-39 relative à l'accréditation par région géographique. Le fait d'exiger le consentement des syndicats concernés permettrait-il de répondre à votre préoccupation à cet égard?

M. Strickland : Oui, en effet, sénateur. Cela nous serait très utile.

Le sénateur Yussuff : Les Syndicats des métiers de la construction du Canada, ou SMCC, ont également réclamé l'instauration d'un salaire en vigueur et d'une exigence minimale en matière de formation d'apprenti pour les investissements bénéficiant d'incitations fédérales. Laquelle de ces conditions devrait être rendue obligatoire dans le cadre du projet de loi C-39?

M. Strickland : Depuis plusieurs années déjà, notre position est similaire à celle que nous avons adoptée concernant la Loi canadienne sur les emplois durables : nous estimons qu'elle constitue un bon modèle. Chaque fois que l'argent des contribuables canadiens est investi dans de grands projets ou des infrastructures essentielles et que ces derniers sont financés en partie par les contribuables canadiens, ces investissements devraient être soumis à des exigences en matière de main-d'œuvre prévoyant le versement des salaires en vigueur, tels que définis par les conventions collectives syndicales. Il devrait également y avoir des exigences minimales obligatoires en matière d'embauche de formateurs d'apprenti, similaires à celles que M. Schumann a citées à propos du programme British Columbia Infrastructure Benefits.

Il existe déjà de nombreux modèles efficaces mis en place avec diverses entités publiques afin de garantir que les investissements publics aillent de pair avec la création d'emplois bien rémunérés et syndiqués, ce qui profitera à l'ensemble des travailleurs, qu'ils soient syndiqués ou non.

Le sénateur Yussuff : Le gouvernement souhaite que les grands projets soient approuvés plus rapidement, et je pense que nous sommes tous d'accord sur ce point — vous l'avez d'ailleurs

each project has the skilled workforce that is needed for it to be built.

I would like you to talk about how project labour agreements might be able to help. Both you and Mr. Schumann might be able to address this.

Mr. Strickland: Sure.

Project Labour Agreements, or PLA, help in terms of giving the unionized workforce and our contractors — if our contractors are not going to work, our members are not going to work — they give us a clearer path of certainty around what projects are coming, what real projects are, how many workers are needed and what trades — when and where.

So, Project Labour Agreements are good tools to help with investor certainty and the supply of workers.

Mr. Schumann: The worker supply element is key. We have the most mobile workforce in Canada. As an example, I know a pipeline worker who worked in four different provinces on five projects over a summer because they were willing to travel. Our members will travel. Through these contracts, we will know what workers we have. We know how many tower cranes we need up on Parliament Hill or downtown versus other courses. We can move people around as long as we know those jobs are there.

Project Labour Agreements allows that. We allow worker security. We ensure the workforce is there, and, if we can't get it, we will help get them from, say, the United States. I can give you an example of how we brought workers for our contractors through the States.

Senator Yussuff: The big challenge with many of the big projects the federal government is trying to initiate is whether we have enough skilled workers in this country to meet that responsibility.

How would a project labour agreement be able to mitigate some of this but also, at the same time, help with the costs of these projects?

Mr. Schumann: We have a solution here in Canada. We have the workforce; we just need to train them. If you look at the Union Training and Innovation Program, or UTIP, funding for bricks and mortars, it allows our training centre to now grow and expand, and train more apprentices. However, apprentices need

souligné devant le Comité. Cependant, le fait d'obtenir une autorisation ne garantit pas que chaque projet dispose de la main-d'œuvre qualifiée nécessaire à sa réalisation.

J'aimerais que vous nous expliquiez en quoi les ententes de main-d'œuvre liées aux projets pourraient être utiles. Vous-même et M. Schumann pourriez peut-être aborder ce sujet.

M. Strickland : Bien sûr.

Les ententes sur les projets de construction sont utiles dans la mesure où elles permettent, tant au personnel syndiqué qu'à nos sous-traitants — car si nos sous-traitants ne travaillent pas, nos adhérents ne travaillent pas non plus —, de disposer d'une vision plus claire et plus sûre des projets à venir, de la nature exacte de ces projets, du nombre de travailleurs nécessaires et des métiers requis, ainsi que des dates et des lieux d'intervention.

Ainsi, les ententes sur les projets de construction constituent de bons outils pour renforcer la sécurité des investisseurs et garantir l'offre de main-d'œuvre.

M. Schumann : L'offre de main-d'œuvre est un élément essentiel. Nous disposons de la main-d'œuvre la plus mobile du Canada. À titre d'exemple, je connais un ouvrier spécialisé dans les pipelines qui a travaillé dans quatre provinces différentes sur cinq projets au cours d'un seul été, car il était prêt à se déplacer. Nos adhérents sont prêts à se déplacer. Nous savons de quels travailleurs nous disposons pour ces contrats. Nous savons de combien de grues à tour nous avons besoin sur la Colline du Parlement ou au centre-ville, par rapport à d'autres chantiers. Nous pouvons déplacer les personnes tant que nous savons que ces emplois existent.

Les ententes sur les projets de construction le permettent. Nous assurons la sécurité des travailleurs. Nous veillons à ce que la main-d'œuvre soit disponible et, si nous ne parvenons pas à la trouver, nous aiderons à la faire venir, par exemple, des États-Unis. Je peux vous donner un exemple de la manière dont nous avons fait venir des travailleurs des États-Unis pour nos sous-traitants.

Le sénateur Yussuff : Le grand défi que posent bon nombre des grands projets que le gouvernement fédéral tente de mettre en œuvre réside dans la question de savoir si nous disposons, dans notre pays, d'un nombre suffisant de travailleurs qualifiés pour assumer cette responsabilité.

Comment une entente sur un projet de construction pourrait-elle atténuer en partie ces difficultés tout en contribuant, dans le même temps, à réduire les coûts de ce projet?

M. Schumann : Nous avons une solution ici, au Canada. Nous disposons de la main-d'œuvre; il suffit de la former. Si vous examinez le Programme pour la formation et l'innovation en milieu syndical ou PFIMS, dont le financement est destiné à l'infrastructure, vous constaterez qu'il permet désormais à notre

to work. The worse problem is if you train apprentices and there is no work, they will leave. That's why we need the projects and the apprentices on the workforce to develop that workforce.

Mr. Strickland: To quickly add, the Project Labour Agreements have no strike or lockout. That gives certainty that the project will be built. You also have requirements in there for mandatory minimum apprenticeships, so it is not only building the project with investor certainty — no strikes, no lockouts — but we have apprenticeship and local hiring requirements. We are building the workforce of the future, as well.

Senator Wilson: My question is for Chief Robert Louie.

I was interested in a number of the recommendations that you made. I was just scanning through the project briefs, and I do not see that your organization has made a detailed submission. I was wondering if you might consider that.

Mr. Louie: Yes, thank you for the question.

My understanding is that it was prepared and sent to the Senate offices. I'm not sure where the glitch is. I will remedy that, because we have a full submission and it was submitted.

Senator Wilson: Thank you, Chief.

One of the things I was quite taken with from your comments was the regions of national interest. If done right, I think there is an opportunity to actually have a much more holistic planning exercise for those regions.

From my perspective as a senator from British Columbia, the full participation of First Nations in the planning around that is very important. I'm particularly interested in your thoughts around that.

Mr. Louie: I would agree with that. Any opportunity to consult or discuss some of these major projects would be very welcome. I would certainly support my community of Westbank First Nation — as well as other communities as you might see fit — to join in those conversations. We fully support that.

Senator Wilson: Thank you.

centre de formation de se développer et de s'agrandir, et de former davantage d'apprentis. Cependant, les apprentis ont besoin de travailler. Le pire, c'est que si vous formez des apprentis et qu'il n'y a pas de travail, ils partiront. C'est pourquoi nous avons besoin de projets et d'apprentis sur le marché du travail pour développer cette main-d'œuvre.

M. Strickland : J'ajouterai rapidement que les ententes sur les projets de construction ne prévoient ni grève ni lock-out. Cela garantit que le projet sera mené à bien. Ces ententes comportent également des exigences relatives à un nombre minimum obligatoire de formations d'apprenti; il ne s'agit donc pas seulement de réaliser le projet en offrant une sécurité aux investisseurs — pas de grèves, pas de lock-out —, mais nous avons également des exigences en matière de formation d'apprenti et d'embauche locale. Nous formons également la main-d'œuvre de demain.

Le sénateur Wilson : Ma question s'adresse au chef Robert Louie.

Plusieurs des recommandations que vous avez formulées ont retenu mon attention. Je viens de parcourir la liste des mémoires, et je n'ai pas vu de mémoire détaillé émanant de votre organisation. Je me demandais si vous pourriez envisager d'en fournir un.

M. Louie : Oui, merci pour cette question.

Si j'ai bien compris, ce document a été préparé et transmis aux services du Sénat. Je ne sais pas exactement où se situe le problème. Je vais y remédier, car nous disposons d'un dossier complet et celui-ci a bien été transmis.

Le sénateur Wilson : Merci, chef Louie.

L'un des points qui m'a particulièrement interpellé dans vos commentaires concerne les régions d'intérêt national. Si cela est bien mené, je pense qu'il est possible de mettre en place un processus de planification bien plus global pour ces régions.

De mon point de vue, en tant que sénateur de la Colombie-Britannique, la pleine participation des Premières Nations à la planification de ces projets revêt une grande importance. Je serais particulièrement intéressé de connaître votre avis à ce sujet.

M. Louie : Je suis d'accord avec cela. Toute occasion de nous consulter ou de discuter de certains de ces grands projets serait la bienvenue. Je soutiendrais sans aucun doute ma communauté, la Première Nation de Westbank — ainsi que d'autres collectivités des Premières Nations, si vous le jugez opportun —, pour qu'elle participe à ces discussions. Nous y sommes pleinement favorables.

Le sénateur Wilson : Merci.

Mr. Strickland, I have a question for you along the same vein. I also looked for your submission in our folder, and I do not see it yet. However, I would be very interested in your specific thoughts around — I think you said, basically, tightening the framing around the national interest test, if I remember correctly, in terms of Bill C-39.

Mr. Strickland: Yes, that's right. We submitted our brief formally during the formal consultation process, so I don't think we directly sent it to the committee. However, we can rectify that by the end of the day today; that's no problem.

One of the concerns around intervention and being based on national interest is how you define "national interest." One person's national interest is someone else's more parochial interest. We're saying that needs to be more tightened. Also, limit the reasons for intervention to public health, safety or security, or based on the mediator's report, which would be public — that there is no reasonable chance for settlement within the next 21 days, as per the guidelines.

We think those would be much more suitable guardrails, if you will, in order to help provide some assistance regarding when the minister could intervene with a strike rather than the vaguer "national interest."

Senator Wilson: Thank you.

Senator Gignac: My first question is for Chief Louie.

As a former minister of national resources in Quebec, I have negotiated and signed a government-to-government agreement with Matthew Coon Come in 2012. He was the Grand Chief of the Grand Council of the Crees that gave Indigenous communities a real say in how their lands are managed — and a real partner in any economic project on their land.

Chief Louie, I have two questions. The first is: Could you share with us the consultation process the government did before it tabled Bill C-39, please?

Mr. Louie: There was very little consultation. That's the problem: This has been moved ahead. We understand the rationale for it, but we have had little time to react, and that's caused a lot of concern, not only with our self-governing First Nations under land codes but with a number of interests and Indigenous groups across Canada. If there were just more time, we would be willing and able to accommodate any extra time

Monsieur Strickland, j'ai une question à vous poser dans le même ordre d'idées. J'ai également cherché votre mémoire dans notre dossier, mais je ne l'ai pas encore trouvé. Cela dit, je serais très intéressé de connaître votre point de vue précis sur — si je me souviens bien, vous avez évoqué, en substance, un resserrement du cadre du critère de l'intérêt national, en ce qui concerne le projet de loi C-39.

M. Strickland : Oui, c'est exact. Nous avons officiellement remis notre mémoire dans le cadre de la procédure de consultation officielle; je ne pense donc pas que nous l'ayons envoyé directement au Comité. Cependant, nous pouvons y remédier d'ici la fin de la journée; cela ne pose aucun problème.

L'une des préoccupations liées à l'intervention et à son fondement sur l'« intérêt national » réside dans la manière dont on définit cet « intérêt national ». Ce qui relève de l'intérêt national pour certains n'est que l'intérêt plus étroit d'autres. Nous estimons qu'il convient de resserrer davantage ces critères. Il faudrait également limiter les motifs d'intervention à la santé publique, à la sûreté ou à la sécurité, ou à la conclusion du rapport du médiateur —qui serait rendu public — indiquant qu'il n'existe aucune chance raisonnable de parvenir à un accord dans les 21 jours à venir, conformément aux lignes directrices.

Nous pensons que ces critères constitueraient des garde-fous bien plus appropriés, si vous voulez, pour aider à déterminer dans quelles circonstances le ministre pourrait intervenir en cas de grève, plutôt que la notion plus vague d'« intérêt national ».

Le sénateur Wilson : Merci.

Le sénateur Gignac : Ma première question s'adresse au chef Louie.

En tant qu'ancien ministre des Ressources nationales du Québec, j'ai négocié et signé, en 2012, une entente de gouvernement à gouvernement avec Matthew Coon Come. Il était alors le grand chef du Grand conseil des Cris du Québec, qui a permis aux communautés autochtones d'avoir véritablement leur mot à dire sur la gestion de leurs terres — et d'être de véritables partenaires dans tout projet économique mené sur leur territoire.

Chef Louie, j'ai deux questions. La première est la suivante : pourriez-vous nous expliquer en quoi consistait le processus de consultation mené par le gouvernement avant le dépôt du projet de loi C-39, s'il vous plaît?

M. Louie : Il y a eu très peu de consultation. C'est là le problème : ce projet a été mis en œuvre à la hâte. Nous comprenons les raisons qui le justifient, mais nous avons eu peu de temps pour réagir, ce qui a suscité de vives inquiétudes, non seulement parmi nos Premières Nations autochtones autonomes régies par des codes fonciers, mais aussi parmi de nombreux acteurs et groupes autochtones de tout le Canada. Si seulement

that the government could provide for this and make this a number one priority.

That is a problem, though. We made the recommendations we have because, to deal with this properly, there has to be meaningful consultation, and there has to be some more time. We have had very little time to react.

Senator Gignac: Thank you.

I will just remind my colleagues that our government had months of negotiation that involved different departments at that time. I remember when we negotiated with one of the Cree Nations.

Second, I found your second recommendation interesting. Could you elaborate on that? Correct me if I'm wrong, but I understood that when it will be about environmental assessment and impact, you recommend that it be done by the Indigenous community. Could you elaborate? You recommended three things, and I missed something regarding the second recommendation. Could you elaborate, please? Thank you.

Mr. Louie: Thank you, senator. We believe that it is very important that any legislative changes to the Impact Assessment Act recognize that First Nations' jurisdiction does exist over environmental assessments. Under a land code, when First Nations have passed land codes — we are dealing with over 222 land codes of which 132 are actually operational today — they have the jurisdiction for environmental assessments.

One thing that we think could be easily done is to make some amendments to various parts of the legislation. For example, section 2 of the Impact Assessment Act, under (f), there is a definition for jurisdiction, and that jurisdiction includes two parts: The first part was to include land agreements referred to under section 35 of the Constitution Act, and the second part was to add the:

> . . . under an Act of Parliament other than this Act or under an Act of the legislature of a province, including a law that implements a self-government agreement.

So, in effect, self-governing agreements. We think there could be an easy addition by adding (iii) under that (f) of section 2 of the Impact Assessment Act — a quick mention of the Framework Agreement on First Nation Land Management — because that's jurisdiction that we possess as land code and self-governing nations.

nous disposions de plus de temps, nous serions disposés et en mesure de nous adapter à tout délai supplémentaire que le gouvernement pourrait accorder à ce sujet et d'en faire une priorité absolue.

C'est toutefois un problème. Nous avons formulé ces recommandations, car, pour traiter cette question comme il se doit, il faut une consultation véritable et un délai supplémentaire. Nous n'avons disposé que de très peu de temps pour réagir.

Le sénateur Gignac : Merci.

Je me contenterai de rappeler à mes collègues que notre gouvernement avait mené des négociations qui s'étaient étalées sur plusieurs mois et auxquelles avaient participé plusieurs ministères à l'époque. Je me souviens notamment des négociations que nous avions menées avec l'une des nations cries.

Deuxièmement, j'ai trouvé votre deuxième recommandation intéressante. Pourriez-vous développer ce point? Corrigez-moi si je me trompe, mais j'ai cru comprendre que, lorsqu'il s'agit d'évaluation environnementale et d'évaluation d'impact, vous recommandez que celle-ci soit réalisée par la communauté autochtone. Pourriez-vous préciser votre pensée? Vous avez formulé trois recommandations, et il me manque un élément concernant la deuxième. Pourriez-vous développer ce point, s'il vous plaît? Merci.

M. Louie : Merci, sénateur. Nous estimons qu'il est très important que toute modification législative apportée à la Loi sur l'évaluation d'impact reconnaisse que les Premières Nations disposent bel et bien d'une compétence en matière d'évaluations environnementales. En vertu d'un code foncier — et les Premières Nations en ont adopté plus de 222, dont 132 sont actuellement en vigueur —, celles-ci disposent de la compétence en matière d'évaluations environnementales.

Une mesure qui, à notre avis, pourrait être facilement mise en œuvre consiste à apporter quelques modifications à divers articles de la loi. Par exemple, à l'article 2 de la Loi sur l'évaluation d'impact, au paragraphe (f), figure une définition de l'instance compétente, qui comprend deux volets : le premier est un accord sur les revendications territoriales visé à l'article 35 de la Loi constitutionnelle, et le deuxième y ajoute :

> ... une loi fédérale, autre que la présente loi, ou d'une loi provinciale, notamment une loi mettant en œuvre un accord sur l'autonomie gouvernementale.

Il s'agit donc, en substance, d'ententes sur l'autonomie gouvernementale. Nous pensons qu'il serait facile d'ajouter un alinéa (iii) au paragraphe (f) de l'article 2 de la Loi sur l'évaluation d'impact — une brève mention de l'Accord-cadre relatif à la gestion des terres des Premières Nations —, car il s'agit d'une compétence qui nous revient en tant que nations autonomes dotées d'un code foncier.

Senator Gignac: Thank you. That's very informative and useful.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: I will direct my question to Mr. Strickland. You raised the following issue in the other place: With C-39, the employer or the Minister of Labour could choose a single union for an entire geographic area to represent all the workers on those job sites. I imagine it's to avoid complications, to avoid having several collective agreements and to save time.

Do you think this right should belong only to employees, only to unions? I think you think that it should not be part of C-39. Why?

[*English*]

Mr. Strickland: Thank you for the question, senator. I think Senator Yussuff made a good proposal earlier that if there were to be a combining of bargaining units, it would have to occur with the concurrence of the union.

Right now, employers and the minister do not tell unions how to formulate, how to organize and what the size of the bargaining unit is. That is the union's right to do that. Traditionally, that's been upheld within Canadian law. Our position is 34.1 should be amended, and I think the amendment, subject to further review, that Senator Yussuff has proposed would work. If the employer is going to combine the bargaining units and the unions agree, then we have no problem with it. But the employer or the minister, in our view, should not have the unfettered right to amalgamate bargaining units. That is the union's job.

Senator Miville-Dechêne: If the union doesn't want an amalgamation, this means it would not happen, the work would not be done?

Mr. Strickland: Yes, that's our position. This is the union's — workers have a right to organize and form bargaining units. That right should be upheld. If it's going to be changed by an employer, it should only occur with the concurrence of the union.

Senator Miville-Dechêne: We have borders. We have different bargaining unions. It could go over the borders of provinces. All of this rationale doesn't move you, the fact that —

Mr. Strickland: No.

Senator Miville-Dechêne: Zero. Okay.

Mr. Strickland: No, it does not.

Le sénateur Gignac : Merci. C'est très instructif et utile.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Je vais adresser ma question à M. Strickland. Vous avez soulevé dans l'autre chambre l'enjeu suivant : avec C-39, l'employeur ou le ministre du Travail pourrait choisir un seul syndicat pour toute une zone géographique afin de représenter tous les travailleurs de ces chantiers. J'imagine que c'est pour éviter des complications, pour éviter d'avoir plusieurs conventions collectives et pour gagner du temps.

Selon vous, ce droit devrait-il appartenir seulement aux employés, seulement aux syndicats? Je crois que vous pensez que cela ne devrait pas faire partie de C-39. Pourquoi?

[*Traduction*]

M. Strickland : Merci pour cette question, sénateur. Je pense que le sénateur Yussuff a formulé plus tôt une bonne proposition, selon laquelle, si un regroupement d'unités de négociation devait avoir lieu, il devrait se faire avec l'accord du syndicat.

À l'heure actuelle, ni les employeurs ni le ministre ne dictent aux syndicats comment définir, comment organiser l'unité de négociation ni quelle doit être sa taille. C'est au syndicat qu'il appartient de le faire. Traditionnellement, ce principe a toujours été respecté par la législation canadienne. Notre position est que l'article 34.1 devrait être modifié, et je pense que l'amendement proposé par le sénateur Yussuff, sous réserve d'un examen plus approfondi, serait efficace. Si l'employeur souhaite regrouper les unités de négociation et que les syndicats y consentent, cela ne nous pose aucun problème. Mais l'employeur ou le ministre, à notre avis, ne devrait pas disposer d'un droit illimité de fusionner les unités de négociation. C'est le rôle du syndicat.

La sénatrice Miville-Dechêne : Si le syndicat ne souhaite pas de fusion, cela signifie-t-il qu'elle n'aura pas lieu et que le travail ne sera pas fait?

M. Strickland : Oui, c'est notre position. C'est celle des syndicats : les salariés ont le droit de s'organiser et de constituer des unités de négociation. Ce droit doit être respecté. Si un employeur souhaite y apporter des modifications, cela ne doit se faire qu'avec l'accord du syndicat.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous avons des frontières. Nous avons différents syndicats. Cela pourrait dépasser les frontières provinciales. Tout cet argumentaire ne vous convainc pas, le fait que...

M. Strickland : Non.

La sénatrice Miville-Dechêne : Pas du tout. D'accord.

M. Strickland : Non, cela ne me convainc pas.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: All right. I have a question for Chief Louie. I want to make sure I fully understand your point of view. I gather that you're saying that, in situations where First Nations are fully exercising their jurisdiction in the Far North, it should be those First Nations that also conduct environmental impact assessments. Have I understood that correctly?

[*English*]

Mr. Louie: Thank you, senator, for your question. What I am saying is that when communities have the jurisdiction for environmental assessments, that they be considered where these major projects revolve around. That's something that respects the government because it's a government-to-government agreement that, in our case, under the Framework Agreement on First Nation Land Management, we negotiated with Canada. It is the law that exists today.

So when assessments are done and where the territories of the First Nations have that law-making capacity, it must be recognized. We believe it's quite straightforward.

Senator Miville-Dechêne: Okay. So it's not in Bill C-39. What I read is that the federal government can do the assessment, the provinces can do the assessment, but they are not saying the First Nations could do it. Am I wrong?

Mr. Louie: Well, that is correct. There is not clarity in that. When you're dealing with the companion legislation, things like the Impact Assessment Act, where it specifically includes the jurisdiction of First Nations where they have land claims or where they have self-government agreements, it would be an addition or amendment under that companion legislation — in this case, the Impact Assessment Act — that could clarify this. Just so that there is no confusion with First Nations that have lands directly impacted, the Bill has to include a reference to First Nations and their governing authorities over those lands.

Senator Cuzner: Thank you very much to the witnesses. This is pretty much the same as the questions posed to the last panel, but I didn't pull the trigger on the final question on the last one. Hopefully, I can do that this time.

I started out with power being in the hands of the minister on mediators and arbitrators and trying to build trust from both sides. I used the example in 2011, where the minister appointed, to a postal worker dispute, a unilingual arbitrator with very little labour background. That sort of blew up. A second arbitrator was

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Très bien. J'ai une question à poser au Chef Louie. Je veux être certaine de bien comprendre votre point de vue. Je crois comprendre que vous dites que, dans les situations où les Premières Nations exercent pleinement leurs compétences dans le Grand Nord, cela devrait être ces Premières Nations qui font aussi des évaluations d'impact environnementales. Est-ce que j'ai bien compris?

[*Traduction*]

M. Louie : Merci, sénatrice, pour votre question. Ce que je veux dire, c'est que lorsque les communautés disposent de la compétence en matière d'évaluations environnementales, on doit les prendre en compte là où ces grands projets sont mis en œuvre. C'est une démarche qui respecte le gouvernement, car il s'agit d'une entente de gouvernement à gouvernement que, dans notre cas, nous avons négocié avec le Canada dans le cadre de l'Accord-cadre relatif à la gestion des terres des Premières Nations. C'est la loi en vigueur aujourd'hui.

Par conséquent, lorsque des évaluations sont menées et que les territoires des Premières Nations disposent de cette capacité législative, celle-ci doit être reconnue. Cela nous paraît évident.

La sénatrice Miville-Dechêne : Bien. Donc, cela ne figure pas dans le projet de loi C-39. D'après ce que j'ai lu, le gouvernement fédéral peut procéder à cette évaluation, les provinces peuvent également le faire, mais il n'est pas précisé que les Premières Nations pourraient s'en charger. Est-ce que je me trompe?

M. Louie : Eh bien, c'est exact. Ce point n'est pas clair. Lorsqu'il s'agit de la législation d'accompagnement, comme la Loi sur l'évaluation d'impact, qui mentionne expressément la compétence des Premières Nations lorsqu'elles ont des revendications territoriales ou des accords d'autonomie gouvernementale, c'est un ajout ou un amendement à cette législation d'accompagnement — en l'occurrence, la Loi sur l'évaluation d'impact — qui permettrait de clarifier ce point. Afin d'éviter toute confusion avec les Premières Nations dont les terres sont directement concernées, le projet de loi doit inclure un renvoi aux Premières Nations et à leurs pouvoirs de gouvernance sur ces terres.

Le sénateur Cuzner : Un grand merci aux témoins. Ces questions sont pratiquement les mêmes que celles posées au dernier panel, mais je n'avais pas posé alors ma dernière question. J'espère pouvoir le faire cette fois-ci.

J'ai commencé par mentionner que le pouvoir en matière de médiateurs et d'arbitres était entre les mains du ministre et qu'il s'agissait d'essayer d'instaurer la confiance de part et d'autre. J'ai cité l'exemple de 2011, où le ministre avait désigné, dans le cadre d'un conflit impliquant les postiers, un arbitre unilingue

appointed that had done work for Canada Post. So you can see where trust would be compromised and trust would be lost.

Move the clock ahead to 2018, and Canada Post was in a position — there was a disagreement. We had back-to-work legislation in 2018, and right in the legislation, the minister asked that each side put forward three names, and if one of those names matched up, that would be the arbitrator. It was right in the legislation.

I guess my question is mainly to Mr. Strickland and Mr. Schumann. Do you see this as being important, rather than it being at the discretion of the minister, that there be a formal process identified within the legislation?

Mr. Strickland: Thank you, senator. That's precisely our position. Our position is that the special mediator — there should be a roster that is agreed to by both sides, with up to five potential mediators, and then both sides should have a concurrence on who the mediator will be. Within a certain prescribed period, if both sides cannot agree on a mediator, then the minister should appoint the mediator from the previously approved roster. So that would expedite the process and should help with more collegiality in terms of who the mediator is that is finally appointed.

Mr. Schumann: I would echo Mr. Strickland's comment. When the Canadian Labour Congress was here, I think they agreed with you on that. Trust is the key. A submission of names would be beneficial as a first step to find the right mediator.

Senator Cuzner: I'll go off of questions that have been posed by Senator Hébert and Senator Yussuff. This could unlock a great deal of potential for Canadian workers. Are we positioned, or are we moving toward being able to find a worker, train a worker and welcome a new worker? Is the potential for workforce development running parallel to the opportunities that should present themselves should this legislation be passed?

Mr. Schumann: Again, would the bricks and mortar allow our training centres to provide more training and for the apprentices actually working? Yes. Our biggest problem we faced was the ebbs and flows of apprentices starting to work, there being no jobs, so the apprentices left. Then we create gaps. We need to ensure there are no gaps.

ayant très peu d'expérience dans le domaine des relations de travail. Cela a en quelque sorte fait scandale. Un deuxième arbitre a alors été nommé, qui avait déjà travaillé pour Postes Canada. Vous comprenez donc pourquoi la confiance risquait d'être compromise et finissait par disparaître.

En 2018, Postes Canada se trouvait dans une situation où un désaccord était apparu. Une loi de retour au travail a été adoptée en 2018, et dans le texte même de cette loi, le ministre demandait à chaque partie de proposer trois noms; si un seul de ces noms figurait dans les deux listes, cette personne serait désignée comme arbitre. C'était clairement stipulé dans la loi.

Je suppose que ma question s'adresse principalement à M. Strickland et à M. Schumann. Estimez-vous qu'il est important que la loi prévoie une procédure formelle, plutôt que de laisser cette question à la discrétion du ministre?

M. Strickland : Merci, sénateur. C'est précisément notre position. Notre position est la suivante : en ce qui concerne le médiateur spécial, il devrait y avoir une liste approuvée par les deux parties, comprenant jusqu'à cinq médiateurs potentiels, et les deux parties devraient ensuite s'accorder sur le choix du médiateur. Si, dans un délai déterminé, les deux parties ne parviennent pas à s'entendre sur le choix d'un médiateur, le ministre devrait alors désigner celui-ci à partir de la liste préalablement approuvée. Cela permettrait d'accélérer le processus et favoriserait un esprit de collégialité quant au choix du médiateur qui sera finalement désigné.

M. Schumann : Je voudrais me faire l'écho des propos de M. Strickland. Lorsque le Congrès du travail du Canada était présent ici, je crois qu'il partageait votre avis sur ce point. La confiance est essentielle. La proposition d'une liste de noms constituerait une première étape utile pour trouver le médiateur adéquat.

Le sénateur Cuzner : Je vais revenir sur les questions que la sénatrice Hébert et le sénateur Yussuff ont posées. Cela pourrait ouvrir de nombreuses perspectives pour les travailleurs canadiens. Sommes-nous en mesure, ou sommes-nous en passe de l'être, de trouver un travailleur, de le former et d'accueillir un nouveau travailleur? Le potentiel de perfectionnement de la main-d'œuvre va-t-il de pair avec les opportunités qui devraient se présenter si ce projet de loi était adopté?

M. Schumann : Encore une fois, le financement de l'infrastructure permettrait-il à nos centres de formation de proposer davantage de formations et aux apprentis de travailler concrètement? Oui. Le plus grand problème auquel nous avons été confrontés était la fluctuation du nombre d'apprentis commençant à travailler, car lorsqu'il n'y avait pas d'emplois, les apprentis partaient. Cela créait alors des lacunes. Nous devons veiller à ce qu'il n'y ait pas de lacunes.

We have a commitment with certainty of labour. With our manoeuvrability and the tax credit, I believe that, with proper unionized contracts and Project Labour Agreements, we can address the work shortage.

Mr. Strickland: The government has made historic investments in skilled trades training. Mr. Schumann referenced the recent announcement for extra money for expanding union training centres. That's on top of the $8 billion that has been announced for skilled trades training, the support for apprentices on their journey, the $400-per-week top-up and the $5,000 completion bonus. There is a contractor incentive that is about to be launched in the first quarter of next year: $10,000 for contractors to hire a first-year apprentice. So, all the tools are there. What we need is the work.

That's why this component of the bill with "one project, one review" is critically important. Get us the work. We will do what we can to supply. The supports are there to bring in apprentices. We will need more work on coordinating labour across the country. I have said consistently that some sort of labour supply coordinating committee is a must so that we can plan the projects and stage them appropriately. That is so that we can build them and get the right people there at the right time.

Senator Prosper: Thank you to our witnesses. I have a question for you, Chief Louie. In your earlier testimony, you said that a number of things that I want to expand on. You said that First Nations rights must be respected, as Canada addresses global threats. You said that often the interests of First Nations get sidelined on issues related to land, and land investment must accompany business investment, since there were longstanding land issues that have remained unresolved for decades.

You pointed to the need to resolve these outstanding land issues. Could you provide a bit more detail on what you mentioned in this regard?

Mr. Louie: Yes. Thank you, senator, for your question. It is no surprise that many agreements have been broken in the past since European contact. There is a lot of uncertainty with regard to the settlement of lands. Many First Nations have those issues, which have been long outstanding, and they are very significant issues.

Generally, from the land board's perspective, we look forward to economic opportunities that will benefit First Nations, but, in so doing, what has to be carefully considered is the jurisdiction

Nous disposons d'une main-d'œuvre sûre. Grâce à notre flexibilité et au crédit d'impôt, je pense qu'avec des conventions collectives adaptées et des ententes de main-d'œuvre liées aux projets, nous pouvons remédier à la pénurie de main-d'œuvre.

M. Strickland : Le gouvernement a réalisé des investissements historiques dans la formation aux métiers spécialisés. M. Schumann a évoqué l'annonce récente d'un financement supplémentaire destiné à l'extension des centres de formation syndicaux. Cela s'ajoute aux 8 milliards de dollars déjà annoncés pour la formation aux métiers spécialisés, au soutien apporté aux apprentis tout au long de leur parcours, à la prime hebdomadaire de 400 $ et à la prime de fin de formation de 5 000 $. Une mesure d'incitation destinée aux entrepreneurs est sur le point d'être mise en place au premier trimestre de l'année prochaine : 10 000 $ seront versés aux entrepreneurs qui embauchent un apprenti en première année. Tous les outils sont donc en place. Ce dont nous avons besoin, ce sont des chantiers.

C'est pourquoi cet aspect du projet de loi, qui prévoit « un projet, une évaluation », revêt une importance cruciale. Apportez-nous du travail. Nous ferons tout notre possible pour répondre à la demande. Les mesures d'accompagnement sont en place pour attirer des apprentis. Nous devrons redoubler d'efforts pour coordonner la main-d'œuvre à l'échelle nationale. Je n'ai cessé de répéter qu'un comité de coordination de l'offre de main-d'œuvre est indispensable pour que nous puissions planifier les projets et les organiser de manière appropriée. Cela nous permettra de les réaliser et de disposer des personnes adéquates au bon moment.

Le sénateur Prosper : Merci à nos témoins. J'ai une question à vous poser, chef Louie. Dans votre témoignage précédent, vous avez évoqué plusieurs points sur lesquels je souhaiterais revenir. Vous avez déclaré que les droits des Premières Nations devaient être respectés alors que le Canada fait face à des menaces mondiales. Vous avez ajouté que les intérêts des Premières Nations étaient souvent mis de côté dans les questions foncières, et que les investissements fonciers devaient aller de pair avec les investissements commerciaux, car il existe des litiges fonciers de longue date qui restent en suspens depuis des décennies.

Vous avez souligné la nécessité de régler les litiges fonciers en suspens. Pourriez-vous nous donner un peu plus de détails sur ce que vous avez évoqué à ce sujet?

M. Louie : Oui. Merci, sénateur, pour votre question. Il n'est pas surprenant que de nombreuses ententes aient été rompues par le passé depuis l'arrivée des Européens. Il règne une grande incertitude quant au règlement des questions foncières. De nombreuses Premières Nations sont confrontées à ces problèmes, qui sont en suspens depuis longtemps et qui revêtent une importance considérable.

D'une manière générale, en ce qui concerne notre commission, nous sommes ouverts aux opportunités économiques qui profiteront aux Premières Nations; toutefois, ce faisant, il

of the First Nation where lands apply. In many cases, you have territorial lands. In other cases, you have reserve lands. What First Nations are doing — and it is very commonplace — is to try to add to the reserve land base or settle long-outstanding matters.

When you have big projects like those that are being proposed here, you can't ignore the jurisdiction of the First Nations in what they are asserting and what their claims are. They can't be forgotten because there are so many inequities that have happened over a period of several hundred years now, which are unresolved. These are very significant matters, and they can be addressed. First Nations across Canada, generally, want to have those matters addressed. They can't be left off the table.

They can be brought along with projects. I feel very confident that, in most cases, First Nations will do their best to support some of these major projects. I, for one, am promoting the lands advisory board in the jurisdiction that we have. We see the benefits of economic activity, and we've already contributed hundreds of millions — if not billions — of dollars to the overall economy. We are not the opposition. All we're asking for is that, where you have unresolved issues in certain areas where these specific big projects cover, these rights that might exist — the inequities, the non-settlement of some of the treaties and whatever they might be — must be considered and be addressed. That's what we're saying. We think that's fair. We think that's good government. We hope Canada will listen to that and get to these table situations where you have these projects in place and deal with them effectively and quickly.

Senator Prosper: Thank you, Chief.

Senator Woo: Thank you, witnesses. I want to pick up with Chief Louie. I would like to get some clarity on which of your recommendations requires actual proposed changes to Bill C-39 and which ones are requesting a parallel to the bill. I'm thinking about your suggestion that First Nations can take responsibility for impact assessment. That's already part of the Impact Assessment Act. I recall that the wood fibre project assessment was led by the Squamish Nation, and was done very successfully. Is there something in the bill, as it is written, that prohibits First Nations from taking the lead on impact assessment? Or is this just a reminder that you want us to take note of it?

convient d'examiner attentivement la compétence de la Première Nation sur le territoire concerné. Dans de nombreux cas, il s'agit de terres territoriales. Dans d'autres cas, il s'agit de terres de réserve. Ce que font les Premières Nations — et c'est très courant —, c'est d'essayer d'étendre l'assise territoriale des terres de réserve ou de régler des questions en suspens depuis longtemps.

Lorsque vous avez affaire à des projets d'envergure comme ceux qui sont proposés ici, vous ne pouvez pas ignorer la compétence des Premières Nations quant à ce qu'elles font valoir et à la nature de leurs revendications. On ne peut pas les oublier, car de nombreuses injustices se sont produites depuis plusieurs centaines d'années et restent à ce jour sans solution. Il s'agit là de questions très importantes, qui peuvent être traitées. Les Premières Nations de tout le Canada souhaitent, de manière générale, que ces questions soient abordées. Elles ne peuvent pas être laissées de côté.

Elles peuvent être associées à des projets. Je suis convaincu que, dans la plupart des cas, les Premières Nations feront de leur mieux pour soutenir certains de ces grands projets. Pour ma part, je m'efforce de promouvoir la Commission consultative des terres dans le cadre de nos compétences. Nous constatons les avantages de l'activité économique, et nous avons déjà apporté une contribution de plusieurs centaines de millions — voire de milliards — de dollars à l'économie dans son ensemble. Nous ne sommes pas dans l'opposition. Tout ce que nous demandons, c'est que, là où des questions restent en suspens dans certaines zones concernées par ces grands projets spécifiques, les droits qui pourraient exister — les inégalités, la non-mise en œuvre de certains traités et tout ce qui pourrait s'y rattacher — soient pris en compte et traités. C'est ce que nous disons. Nous estimons que c'est juste. Nous estimons que c'est là le signe d'une bonne gouvernance. Nous espérons que le Canada tiendra compte de ces remarques et qu'il mettra en place des instances de concertation, là où ces projets sont en cours, afin de les traiter de manière efficace et rapide.

Le sénateur Prosper : Merci, chef Louie.

Le sénateur Woo : Merci, mesdames et messieurs les témoins. Je voudrais revenir sur les propos du chef Louie. J'aimerais que vous précisiez quelles sont, parmi vos recommandations, celles qui nécessitent des modifications concrètes du projet de loi C-39 et celles qui demandent la mise en place d'un dispositif parallèle à ce projet de loi. Je pense notamment à votre suggestion selon laquelle les Premières Nations pourraient assumer la responsabilité de l'évaluation d'impact. Cela fait déjà partie de la Loi sur l'évaluation d'impact. Je me souviens que l'évaluation du projet de fibre de bois avait été menée par la nation Squamish et s'était déroulée avec beaucoup de succès. Y a-t-il quelque chose dans le projet de

Mr. Louie: When we are talking about Bill C-39 specifically, all this companion legislation has to be dealt with: part 1, part 2, et cetera. This is where I think the focus has to be looked at because if it is missed in this companion legislation, then the government may have an option just simply to ignore or forget that it does exist. As far as Bill C-39, having some of the amendments to the companion legislation would help clarify these matters.

In the first recommendation, for example, the simple request that there be meaningful consultation and engagement with some of our communities that have land codes under the framework agreement on First Nation land management is fair. It is a matter of meaningful consultation. Allow some time for that to happen because that is a problem. When that doesn't happen, how do you have meaningful input? How you can make a decision to support a project without that? When you are taking about legislative changes with companion legislation, bear in mind that Canada has an agreement with us as a framework agreement of First Nations with land codes.

We have that jurisdiction of environmental assessment, so simple amendments in companion legislation would help clarify that. We think this would be a benefit and would help clarity and avoid confusion and problems when the project is moving forward.

On that third recommendation, don't forget that, under the regional national interest in that Building Canada Act, there has to be consideration to add to its land base. I've been at the table now for quite a number of years — 36 or 37 years as chairman of the land advisory board — and we've made, over the last good part of seven or eight years, continual applications to the federal government, saying, "You need to speed up the additions to the land reserve process."

Much of this land reserve process could involve areas within these big projects that are being considered. Keep this in mind. You must improve the ability to add lands to the reserve where that has been requested. We have numerous instances across Canada where additions to reserves have been waiting for decades now. It is not fair. It is not right. If Canada — while it is considering all these projects — bears this in mind, then more likely than not, there will be support without the fights or the concerns about delaying projects, when these matters are considered and when we begin the big projects. That's not

loi, tel qu'il est rédigé, qui empêche les Premières Nations de prendre la direction de l'évaluation d'impact? Ou s'agit-il simplement d'un rappel dont vous voulez que nous prenions bonne note?

M. Louie : Si nous parlons plus précisément du projet de loi C-39, il faut examiner tous les projets de loi complémentaires : la partie 1, la partie 2, etc. C'est sur cet aspect, selon moi, qu'il faut se concentrer, car si cet élément est omis dans ces textes législatifs connexes, le gouvernement pourrait alors simplement les ignorer ou oublier qu'ils existent. En ce qui concerne le projet de loi C-39, des amendements aux projets de loi complémentaires contribueraient à clarifier ces points.

Dans la première recommandation, par exemple, la simple demande de tenir une consultation véritable et d'assurer la participation concrète de certaines de nos collectivités dotées de codes fonciers, comme le prévoit l'Accord-cadre relatif à la gestion des terres des Premières Nations, est légitime. La consultation véritable est l'enjeu. Il faut prévoir du temps pour se faire, car c'est ce qui pose un problème. Sans consultation véritable, comment peut-on obtenir un apport utile? Comment pouvez-vous prendre la décision de soutenir un projet sans cela? Quand vous examinez les modifications législatives prévues dans des projets de loi complémentaires, gardez à l'esprit que le Canada a conclu avec nous un accord-cadre concernant les Premières Nations dotées de codes fonciers.

Nous jouissons de cette compétence en matière d'évaluation environnementale; ainsi, de simples amendements apportés aux projets de loi complémentaires permettraient de le préciser. Nous estimons que ce serait bénéfique, qu'il en résulterait une plus grande clarté et que cela permettrait d'éviter toute confusion et tout problème au fur et à mesure de l'avancement du projet.

À propos de la troisième recommandation, n'oubliez pas qu'en ce qui concerne l'intérêt national régional prévu dans la Loi visant à bâtir le Canada, il convient d'envisager d'élargir son assise territoriale. Je siège à cette table depuis de nombreuses années déjà — 36 ou 37 ans comme président du Conseil consultatif des terres — et depuis près de sept ou huit ans, nous n'avons cessé de présenter des demandes au gouvernement fédéral, en affirmant : « Vous devez accélérer le processus d'ajouts aux réserves foncières. »

Une grande partie de ce processus de constitution de réserves foncières pourrait concerner des zones touchées par ces grands projets actuellement à l'étude. Gardez cela à l'esprit. Vous devez renforcer la capacité à ajouter des terres à la réserve sur demande. Nous avons de nombreux exemples à travers le Canada où des ajouts aux réserves sont en attente depuis des décennies. C'est injuste. C'est anormal. Si, dans le cadre de son examen de tous ces projets, le Canada en tient compte, il y aura alors, selon toute vraisemblance, un soutien sans opposition ni crainte de retarder les projets, lorsque ces questions seront examinées et

anyone's intent. It is what is fair and what should be applicable to this.

These are issues we are hoping that the report from the Senate will help support and give us some comfort that Canada is listening, and we do have these certain lawmaking capacities, which must be respected and honoured.

Senator Mohamed: My question is for Mr. Strickland and Mr. Schumann. You captured my imagination on the idea of the PLAs and the potential impacts.

I will share that many of us were in the Transport Committee when we heard about the impact that labour shortages and strikes have on Canada's international reputation in terms of being a reliable trading partner, as we are out there trying to get more business internationally.

I am curious as to whether or not, in your view, would including a Project Labour Agreement, or PLA, help to dispel the notion that labour disruptions compromise Canada's reputation as a reliable partner, number one? Number two, why would the government not want a PLA? Number three, is it reasonable to assume that PLAs mean we drastically reduce the probability of work stoppages or strikes?

Mr. Strickland: First of all, there are a couple of things you are talking about in there, senator, in terms of a shortage of work. Let me start with. That there is this notion that we have trade shortages in Canada, and it is not true. Trade shortages are episodic. They are not in all regions in all trades at all times. Currently, if I were to tell you that we have high unemployment in Newfoundland and Labrador, unemployment is increasing in British Columbia and we have members out of work in Toronto, with the collapse of the multi-residential high-rise marketplace and the low-rise marketplace.

The problem right now in Canada is not about labour shortages; it is about the availability of labour in the areas where the work is. That's why I am advocating for a labour supply coordinating committee. When you look at PLAs and the advantages that PLAs can provide, PLAs can give certainty around projects in terms of "no strike, no lockout," and that's good for investors. We have PLAs that are in place right now, like LNG Phase 1, for example. Also, the Electrical Power Systems Construction Association in Ontario, where we do all the nuclear and hydro work, that's subject to a PLA "no strike, no lockout." Right across Canada, we use PLAs quite consistently to give owners certainty in the construction industry.

que nous lancerons les grands projets. Ce n'est l'intention de personne. C'est ce qui est juste et ce qui devrait s'appliquer dans ce contexte.

Ce sont autant de questions auxquelles nous espérons que le rapport du Sénat apportera son soutien et nous rassurera sur le fait que le Canada est à l'écoute, et que nous disposons bel et bien de ces capacités législatives, qui doivent être respectées et prises en compte.

La sénatrice Mohamed : Ma question s'adresse à MM. Strickland et Schumann. Vous avez su capter mon intérêt avec cette idée des conventions collectives pour des projets et de leurs répercussions potentielles.

Je tiens à vous dire que beaucoup d'entre nous siégeaient au comité des transports quand nous avons entendu parler de l'impact que les pénuries de main-d'œuvre et les grèves ont sur la réputation internationale du Canada comme partenaire commercial fiable, alors même que nous nous efforçons de décrocher davantage de contrats à l'international.

Premièrement, je suis curieuse de savoir si, selon vous, l'inclusion d'une convention collective pour un projet contribuerait à dissiper l'idée selon laquelle les conflits sociaux nuisent à la réputation du Canada comme partenaire fiable? Deuxièmement, pourquoi le gouvernement pourrait-il s'y opposer? Troisièmement, est-il raisonnable de supposer que les conventions collectives pour des projets permettent de réduire considérablement le risque d'arrêts de travail ou de grèves?

M. Strickland : Tout d'abord, madame la sénatrice, vous abordez plusieurs points dans votre intervention concernant la pénurie de main-d'œuvre. Permettez-moi de dire ceci d'emblée : cette idée selon laquelle nous avons des pénuries de main-d'œuvre au Canada est fausse. Ces pénuries sont ponctuelles. Elles ne touchent pas toutes les régions ni tous les métiers à tout moment. À l'heure actuelle, si je vous disais que le taux de chômage est élevé à Terre-Neuve-et-Labrador, qu'il augmente en Colombie-Britannique et que certains de nos membres n'ont pas de travail à Toronto en raison de l'effondrement des marchés des immeubles multirésidentiels de grande hauteur et des immeubles de faible hauteur.

Le problème actuel au Canada n'est pas lié à une pénurie de main-d'œuvre, mais à la disponibilité de celle-ci dans les régions où se trouvent les chantiers. C'est pourquoi je plaide pour la création d'un comité de coordination de la gestion de la main-d'œuvre. Prenons les conventions collectives pour des projets et leurs avantages : ces conventions apportent une certitude aux projets en garantissant « ni grève, ni lock-out », ce qui est bien pour les investisseurs. De telles conventions sont d'ailleurs déjà en vigueur, comme pour la phase 1 du projet GNL, par exemple. De même, l'Electrical Power Systems Construction Association en Ontario, où nous réalisons tous les ouvrages nucléaires et hydroélectriques, est soumise à une convention collective pour

That's an important tool that should be considered in the toolbox when we look at "one project, one review" and moving the projects forward. I would again point to the Canadian Sustainable Jobs Act, where there is comprehensive language in there about using Project Labour Agreements and multi-employer agreements to help with project certainty, including labour conditions and mandatory minimum apprenticeship requirements.

Senator Mohamed: And the second question: why wouldn't the government want them? I just want to wrap my head around why wouldn't the government want them. It sounds like a great idea. There is certainty and clarity.

Mr. Strickland: I can't think of a good reason why the government wouldn't want the Project Labour Agreement when you are building these projects of national interest and when you are building projects for Canada's economic benefit, given the tariff war we are having in the United States of America. Project labour agreements need to be a tool in the toolbox to help rebuild this country, 100%.

Mr. Schumann: Quickly, they have never given a rationale. They say, we are not putting money into it. Well, you are creating the legislation, so you still have the stick. I will say where the government has been involved, it has been successful. I would look at Manitoba; there was something that used to be called the Manitoba hydro alliance. The government, First Nations and unions built every hydro dam in Manitoba. No strikes. Great workforce. Great training and future jobs. So it works. In B.C., it works. You don't have to be a union to be part of it. You do the contract, you abide by the rules, and when the project is over, you walk away. It works.

[*Translation*]

Senator Hébert: It's true that these are interesting concepts. I understand that this could help resolve the situation for major projects, but not for ongoing services, such as those related to ports or other areas.

My first question is for Chief Louie.

I certainly heard your request and your plea regarding the consultations. In that regard, I would like you to tell us about the one-year time frame. I have heard from some First Nations representatives that the one-year time frame poses a problem in

un projet prévoyant « ni grève, ni lock-out ». Partout au Canada, nous recourons assez systématiquement aux conventions collectives pour des projets afin d'offrir aux maîtres d'œuvre une certitude dans le secteur de la construction.

Il s'agit là d'un outil important qui devrait figurer dans le coffre d'outils lorsque l'on envisage d'adopter le principe « un projet, un examen » et que l'on cherche à faire avancer les projets. Je citerai de nouveau la Loi canadienne sur les emplois durables qui renferme des dispositions détaillées concernant le recours aux conventions collectives pour des projets et aux ententes interentreprises afin de garantir la sécurité des projets, notamment en matière de conditions de travail et d'exigences minimales obligatoires pour la formation d'apprentis.

La sénatrice Mohamed : Et la deuxième question : pourquoi le gouvernement s'y opposerait-il? J'aimerais simplement comprendre pourquoi le gouvernement n'en voudrait pas. Cela me semble être une excellente idée. Cela apporte certitude et clarté.

M. Strickland : Je ne vois aucune bonne raison pour laquelle le gouvernement s'opposerait à une convention collective pour un projet lors de la réalisation de ces projets d'intérêt national et des projets bénéfiques pour l'économie canadienne, compte tenu de la guerre tarifaire qui fait rage aux États-Unis. Ces conventions doivent faire partie intégrante du coffre d'outils destiné à contribuer à la reconstruction de ce pays, à 100 %.

M. Schumann : Brièvement, ils n'ont jamais fourni de justification. Ils disent : « Nous n'y investissons pas d'argent. » Eh bien, c'est vous qui rédigez le projet de loi, vous détenez donc toujours le bâton. Je dirais que là où le gouvernement est intervenu, le succès a suivi. Je citerais l'exemple du Manitoba où l'on trouvait autrefois la Manitoba Hydro Alliance. Le gouvernement, les Premières Nations et les syndicats ont construit tous les barrages hydroélectriques du Manitoba. Pas de grèves. Une main-d'œuvre formidable. Une excellente formation et des perspectives d'emploi. Donc, ça fonctionne. En Colombie-Britannique, cela fonctionne. Il n'est pas nécessaire d'appartenir à un syndicat pour y participer. Vous signez le contrat, vous respectez les règles, et une fois le projet terminé, vous partez. Ça fonctionne.

[*Français*]

La sénatrice Hébert : Il est vrai que ce sont des notions intéressantes. J'en comprends que cela peut permettre de régler la situation pour les grands projets, mais pas pour les services continus, par exemple en matière portuaire ou autres.

Ma première question sera pour le Chef Louie.

J'ai bien entendu votre demande et votre plaidoyer sur les consultations. À cet égard, j'aimerais que vous nous parliez du délai d'un an. J'ai entendu de la part de certains représentants des Premières Nations que le délai d'un an posait problème en

terms of consultation, as there could be a lack of resources or the usual organization of these consultations does not allow for this time frame. Is that something that you see as well and that concerns you?

[*English*]

Mr. Louie: Well, what concerns us as a real national issue is that when you are dealing with the longevity of these national projects, these are big economic matters, and they could have a tremendous impact on land, resources and First Nations' territory. So with that, there has to be some adequate time given for proper consultation with the affected First Nations. That is what we are asking. There isn't any intent by any community that I know of right now that would want to delay some of these projects, but there has to be adequate time so that it can be digested and for proper presentations to be made and heard.

Everyone wants to move as quickly as humanly possible to not delay. In most instances, you can do that well within the year, as long as there is respectful consultation that occurs and respectful acknowledgment of not only the territories and the resources that the First Nation has and work out those details. There are so many long, outstanding grievances that happen. We would have to look and identify a specific project and specific area, and then we could be more specific potentially what those issues or unresolved matters might be. In most cases, the consultation, if it were at least meaningful and fair in time, just to allow the work to be put together in a timely manner.

It can't be a matter of days or weeks. It has to have some time for all of this information to be put together and digested from both sides. We are just simply asking that there be fairness in this process. Canada, as a country, has such a big impact that there will be beneficiaries right across the board, and that's what we want to see.

[*Translation*]

Senator Hébert: Thank you.

Mr. Strickland, you mentioned that the national interest should be limited to public health, and health and safety. Don't you think that's a bit narrow? After all, we've seen that a labour dispute at the Port of Montreal or elsewhere can cause serious problems for agriculture, major disruptions in the supply chains of many industries, and hundreds of millions of dollars in daily losses for Canadian businesses, unless that's already covered by the three elements you mentioned to us?

matière de consultation, car il pourrait y avoir un manque de ressources ou que l'organisation habituelle de ces consultations ne permet pas de s'inscrire dans ce délai. Est-ce quelque chose que vous constatez aussi et qui vous préoccupe?

[*Traduction*]

M. Louie : Eh bien, ce qui nous préoccupe, ce qui est pour nous un véritable enjeu d'intérêt national, c'est que, compte tenu de la durée de vie de ces projets nationaux, il s'agit là d'enjeux économiques majeurs qui pourraient avoir un impact considérable sur les terres, les ressources et le territoire des Premières Nations. C'est pourquoi il faut prévoir un délai suffisant pour mener à bien une consultation en bonne et due forme avec les Premières Nations concernées. C'est ce que nous demandons. À ma connaissance, aucune communauté n'a actuellement l'intention de retarder certains de ces projets, mais il faut prévoir un délai suffisant pour que les renseignements puissent être assimilés et que des exposés appropriés puissent être présentés et entendus.

Tout le monde souhaite agir aussi rapidement que possible afin de ne pas prendre de retard. Dans la plupart des cas, cela peut se faire bien avant la fin de l'année, à condition qu'une consultation respectueuse ait lieu et que l'on reconnaisse de manière respectueuse non seulement les territoires et les ressources dont dispose la Première Nation, mais aussi que l'on règle ces détails. Tant de griefs de longue date restent en suspens. Il faudrait examiner et cerner un projet et une zone précis; nous pourrions alors éventuellement préciser davantage la nature de ces problèmes ou de ces questions en suspens. Dans la plupart des cas, la consultation, si elle était au moins constructive et menée en temps utile, permettrait simplement de mener à bien les travaux dans les délais impartis.

Cela ne peut pas se faire en quelques jours ou quelques semaines. Il faut un certain temps pour rassembler tous ces renseignements et permettre aux deux parties de les assimiler. Nous demandons simplement que ce processus soit équitable. Le Canada, comme pays, a un impact si important que tout le monde en tirera profit, et c'est ce que nous souhaitons voir se produire.

[*Français*]

La sénatrice Hébert : Merci.

Monsieur Strickland, vous avez mentionné que l'intérêt national devrait se limiter à la santé publique et à la santé et sécurité. Vous ne pensez pas que c'est un peu limitatif? Car on a vu qu'un conflit dans le port de Montréal ou ailleurs peut causer de sérieux problèmes à l'agriculture, des ruptures majeures dans les chaînes d'approvisionnement de nombreuses industries, des centaines de millions de dollars de pertes quotidiennes pour les entreprises canadiennes, à moins que ce ne soit inclus dans les trois éléments que vous nous avez mentionnés?

[*English*]

Mr. Strickland: Thank you for the question, senator. That's currently how the legislation reads, if I understand it, in terms of economic interests. Those scenarios are, obviously, of concern, but that's the reason that labour unions go on strike. It is an action of last resort. By withholding our labour, there are economic interests in place regardless of the size and scale of what the issue is.

In terms of the process as has been outlined, bringing in the special mediator, which is new; earlier bargaining, which is new; the mediator's report going public, which is new; if they adopt our recommendation to have a roster of mediators agreed to by both sides, that would be helpful. But we also think it should be based on public health, safety or security, and public health could be not getting medical supplies to a northern community. Public security could be a strike at a nuclear facility.

These are serious examples where we think it would be important for the minister to intervene. But in terms of your issue around potential economic hardship potential, that could be addressed through the special mediation process. At the end of the day, the minister will have to make a decision. We just don't think that should be the driving force. We think that health, security and public safety should trump economic interests, even though there are guardrails built into the process to help deal with that.

Senator Quinn: Thank you, witnesses, for being here today. My question is for Chief Louie. First, I want to congratulate you, Chief Louie, for your decades of leadership with the First Nations Land Management Act and the Lands Advisory Board and the growth of the participants. That's a real testament to the fine work that has been done by First Nations in the LAB. My question is: the Major Projects Office talks about doing advance consultation — some of these projects have been talked about for some time, and there is ongoing consultation with First Nations. Has the Lands Advisory Board ever been contacted, given the reach they have over that number of First Nations where a lot of these projects are going to take place? Has there been any proactive communication from the Major Projects Office with the LAB?

Mr. Louie: Thank you, senator, for your question. Not specifically with the LAB. However, with the Westbank First Nation being one of the tribal groups here with the Okanagan

[*Traduction*]

M. Strickland : Merci pour cette question, madame la sénatrice. C'est ce que dit le projet de loi, si je comprends bien, en ce qui concerne les intérêts économiques. Ces scénarios sont, bien évidemment, préoccupants, mais c'est précisément pour cette raison que les syndicats se mettent en grève. Il s'agit d'une mesure de dernier recours. En refusant de travailler, nous mettons en jeu des intérêts économiques, quelle que soit l'ampleur ou la gravité du problème.

En ce qui concerne la procédure telle qu'elle a été décrite : le recours à un médiateur spécial, ce qui est nouveau; le démarrage plus précoce des négociations, ce qui est nouveau; la publication du rapport du médiateur, ce qui est nouveau; si vous adoptez notre recommandation visant à établir une liste de médiateurs approuvée par les deux parties, ce serait utile, mais nous estimons également que ces critères devraient être fondés sur la santé, la sûreté ou la sécurité publique; ainsi, un problème de santé publique pourrait être l'impossibilité d'acheminer des fournitures médicales vers une collectivité du Nord. Un problème de sécurité publique pourrait être une grève dans une centrale nucléaire.

Il s'agit là d'exemples graves pour lesquels nous estimons qu'il serait important que le ministre intervienne. Quant à votre préoccupation concernant d'éventuelles difficultés économiques, elles pourraient être traitées dans le cadre de la procédure de médiation spéciale. En fin de compte, c'est au ministre qu'il reviendra de prendre une décision. Nous estimons simplement que cela ne devrait pas être le facteur déterminant. Nous pensons que la santé, la sécurité et la sûreté devraient primer sur les intérêts économiques, même si des garde-fous sont prévus dans le processus pour aider à gérer cette question.

Le sénateur Quinn : Merci à nos témoins d'être venus. Ma question s'adresse au chef Louie. Tout d'abord, je tiens à vous féliciter, chef Louie, pour vos décennies de leadership dans le cadre de la Loi sur la gestion des terres des Premières Nations et du Conseil consultatif des terres, ainsi que pour l'augmentation du nombre de participants. Cela témoigne concrètement de l'excellent travail accompli par les Premières Nations au sein du Conseil consultatif des terres. Ma question est la suivante : le Bureau des grands projets évoque la tenue de consultations préalables — il est question de ces projets depuis un certain temps déjà —, et des consultations sont en cours avec des Premières Nations. Le Conseil consultatif des terres a-t-il déjà été contacté, compte tenu de son rayonnement auprès des nombreuses Premières Nations où bon nombre de ces projets vont être mis en œuvre? Le Bureau des grands projets communique-t-il de façon proactive avec le Conseil consultatif des terres?

M. Louie : Merci, monsieur le sénateur, pour votre question. Pas directement avec le Conseil consultatif des terres. Cependant, la Première Nation de Westbank faisant partie des

Syilx, we have been contacted by Canada with regard to the Trans Mountain pipeline and for input into that. There are other possible alternatives that we have proposed to Canada that might lessen the cost, expedite the time, that sort of thing. But this is at the nation level, through my community and some of the other communities that make up the Okanagan Syilx. We have never had the opportunity and have never been contacted in the capacity of the Lands Advisory Board. Right now, we represent about one third of all the First Nations in Canada who are in that process, and it would be timely and enlightening to have Canada reach out to us in that capacity. Certainly, we would get the teams and make them available immediately for that if that request were made.

Senator Quinn: Thank you. I cede the rest of my time.

Senator Duncan: Chief Louie, other sectors of the Impact Assessment Act, as it stands now, not Bill C-39, follow Canada's treaty obligations for First Nations' recognition of self-government agreements and consultation. You used the word "territories" a number of times. I am very sensitive to the three "territories" referenced in the Impact Assessment Act elsewhere. I am cautious of any amendment to Bill C-39 that might have another unintended consequence on the three territorial impact assessment boards that recognize and are founded in treaty obligations.

Following up on that, you have also spoken of consultation, and that can mean different things to different people. I'm wondering if you are aware of an established consultation protocol. Not that one size fits all in this country, but are there a series of consultation protocols in existence with First Nations throughout Canada?

Mr. Louie: Thank you, senator. I'm not aware of any specific protocols in specific consultation requirements. But I am aware of the case law from the Supreme Court of Canada, where it does require consultation and a combination. These are very big matters, significant matters. I think the government knows full well or will know full well once they start looking at the major projects where and what exists as far as the impact that will be there.

These are things that can be worked out by sitting at the table where you have the major project that's going to impact the First Nations. I think that could be readily put on the table. But as long as there is a willingness to be fair and to listen and to accommodate these matters, I think it can be dealt with very appropriately. That's what we're asking. Each of these matters may be different for each of the communities as far as the

groupes tribaux présents ici aux côtés du peuple Okanagan Syilx, le Canada a sollicité notre avis sur le pipeline Trans Mountain. Nous avons proposé au gouvernement canadien d'autres solutions qui pourraient réduire les coûts, réduire les délais, etc., mais cela se fait au niveau de la nation, par l'intermédiaire de ma communauté et de certaines autres communautés qui composent le peuple Okanagan Syilx. Nous n'avons jamais eu l'occasion de nous exprimer et on ne nous a jamais contactés à titre de Comité consultatif des terres. À l'heure actuelle, nous représentons environ un tiers de l'ensemble des Premières Nations du Canada engagées dans ce processus, et il serait opportun et instructif que le gouvernement canadien fasse appel à nous à ce titre. Il va sans dire que nous mettrions immédiatement des équipes à disposition si une telle demande nous était adressée.

Le sénateur Quinn : Merci. Je cède le reste de mon temps de parole.

La sénatrice Duncan : Chef Louie, ce sont d'autres dispositions de la Loi sur l'évaluation d'impact, dans son libellé actuel, et non le projet de loi C-39 qui respectent les obligations découlant des traités conclus par le Canada en matière de reconnaissance des accords sur l'autonomie gouvernementale des Premières Nations et de consultation. Vous avez utilisé le terme « territoires » à plusieurs reprises. Je suis très sensible aux trois « territoires » mentionnés ailleurs dans la Loi sur l'évaluation d'impact. Je me montre prudente face à tout amendement au projet de loi C-39 qui pourrait avoir une autre conséquence imprévue sur les trois comités territoriaux d'évaluation d'impact formés pour respecter les obligations découlant de traités.

À ce propos, vous avez également évoqué la consultation, un terme qui peut prendre un sens différent pour chacun. Je me demande si vous avez connaissance d'un protocole de consultation établi. Je ne dis pas qu'il existe une solution unique valable pour tous dans ce pays, mais existe-t-il une série de protocoles de consultation en vigueur avec les Premières Nations à travers le Canada?

M. Louie : Merci, sénatrice. Je n'ai pas connaissance de protocoles précis concernant des obligations de consultation précises, mais je connais la jurisprudence de la Cour suprême du Canada, qui exige effectivement une consultation et une approche combinée. Il s'agit là de questions très importantes, voire cruciales. Je pense que le gouvernement en est parfaitement conscient, ou qu'il le sera dès qu'il commencera à examiner ces grands projets, notamment en ce qui concerne leur portée et les répercussions qu'ils entraîneront.

Ce sont des questions qui peuvent être réglées en s'asseyant autour d'une table pour discuter du grand projet qui aura un impact sur les Premières Nations. Je pense que cela pourrait facilement être abordé, mais tant qu'il y a une volonté d'être équitable, d'écouter et d'accommoder, je pense que cela peut être géré de manière tout à fait appropriée. C'est ce que nous demandons. Les enjeux peuvent varier d'une collectivité à l'autre

protocols and the extent of them, but it has to be fair. That has to be the bottom line, and recognize the rights that might exist, whether they are claims over resources, whether they are claims over lands or that.

As far as the territories are concerned, you have a lot of issues. There is a Supreme Court of Canada case that deals with Aboriginal titles, for example. You have the impact that it has on some of the First Nations with regard to the territorial claims. So, for example, in British Columbia, much of the land is unsettled. It has not been resolved either by treaty or other means, so it is still an unresolved issue. So if you have major projects or big projects in British Columbia, where there are unsettled territories impacted by some of these big projects, it has to be a matter of let's get to the table and get this dealt with head on. That's why the territory is very, very important. There are certain outstanding land claims and treaties that still have differences as to lands that were to be part of the treaties or land claim settlements. These are still matters that have to be attended to, and they can't be forgotten about.

Senator Duncan: Yes, I appreciate that. When you say territories, I am talking about the Yukon, Northwest Territories and Nunavut.

Mr. Louie: Oh, I'm sorry.

Senator Duncan: That's what I wanted to make clear. That's what I was referring to.

Senator Yussuff: Mr. Strickland, I want to come to something you said earlier, and this is, of course, the challenge we face in building many national projects, all at the same time. Given the incredible demand that will be placed on the workforce across the country, what is the value of creating — you mentioned this a number of times in your suggestions — a labour supply committee in the context of building many national projects?

Mr. Strickland: Well, first of all, in context, we do have entities that do labour supply studies for the construction industry: BuildForce Canada for one, Statistics Canada as well, but they are all lagging indicators. My suggestion is, when you look at our 14 unions, we will build 90%, minimum, of all these projects. Our unions know what the out-of-work list is like. They know how many workers are out of work in one area, where they are working and how many apprentices they have available. Many of them have a full roster of the skills that each of these workers has. My notion is to form this committee, and we will be able to better plan these projects when they come to market.

en ce qui concerne les protocoles et leur portée, mais cela doit rester équitable. C'est là le principe fondamental, et il faut reconnaître les droits qui pourraient exister, qu'il s'agisse de revendications sur les ressources, les terres ou autre chose.

En ce qui concerne les territoires, les enjeux sont nombreux. Par exemple, un arrêt de la Cour suprême du Canada porte sur les titres ancestraux. Il a des répercussions sur certaines Premières Nations en matière de revendications territoriales. Ainsi, en Colombie-Britannique, par exemple, une grande partie des terres n'a pas encore fait l'objet d'un règlement. La question n'a été réglée ni par traité ni par d'autres moyens; elle est donc toujours en suspens. Ainsi, si vous avez de grands projets en Colombie-Britannique, où se trouvent des territoires non cédés touchés par certains de ces grands projets, il faut absolument s'asseoir à la table des négociations et régler cette question de front. C'est pourquoi la question territoriale revêt une importance capitale. Des divergences demeurent dans le contexte de certaines revendications territoriales en suspens et de certains traités quant aux terres devant faire partie des traités ou des accords de règlement des revendications territoriales. Ce sont là des questions qui doivent encore être traitées et qu'il ne faut pas négliger.

La sénatrice Duncan : Oui, je comprends. Parlant de territoires, je fais référence au Yukon, aux Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut.

M. Louie : Oh, je suis désolé.

La sénatrice Duncan : C'est ce que je tenais à préciser. C'est à cela que je faisais allusion.

Le sénateur Yussuff : Monsieur Strickland, je voudrais revenir sur un point que vous avez évoqué tout à l'heure, à savoir, bien sûr, le défi auquel nous sommes confrontés lorsque nous menons de front de nombreux projets nationaux. Compte tenu de la demande considérable qui pèsera sur la main-d'œuvre à l'échelle du pays, quel est l'intérêt de créer — vous l'avez mentionné à plusieurs reprises dans vos suggestions — un comité de coordination de la main-d'œuvre dans le cadre de l'exécution de nombreux projets nationaux?

M. Strickland : Eh bien, tout d'abord, pour replacer les choses dans leur contexte, il existe bel et bien des entités qui réalisent des études sur l'offre de main-d'œuvre dans le secteur de la construction : ConstruForce Canada, par exemple, ou encore Statistique Canada, mais ce sont tous des indicateurs différés. Ce que je suggère, c'est que, si l'on considère nos 14 syndicats, nous réaliserons au moins 90 % de l'ensemble de ces projets. Nos syndicats connaissent parfaitement la situation des chômeurs. Ils savent combien de travailleurs sont sans emploi dans une région donnée, où ils travaillent et combien d'apprentis sont disponibles. Bon nombre d'entre eux disposent d'une liste complète des compétences de chacun de ces travailleurs. Mon idée est de créer ce comité, ce qui nous permettra de mieux planifier ces projets lorsqu'ils seront lancés.

I can give you an example. Years ago — not to throw anyone under the bus — when I was CEO of the Ontario Construction Secretariat, Infrastructure Ontario brought a whole bunch of hospitals to market at one time. We were saying, "Don't build this hospital in this area at the same time as this other hospital." They built both at the same time, and one became a project of difficulty within three months because the labour supply wasn't available — this was in northern communities — and they went to another project. This is critically important. Infrastructure Ontario has learned since then. They plan these projects out much better and have an advisory committee to help with labour supply. I think that's something that could be replicated at the federal government level on major projects, so we can avoid having projects compete for labour unnecessarily, and we can avoid having projects not attract labour in the appropriate amount and at the appropriate time.

This is a critical piece that needs to happen in order for us to successfully deliver on these projects.

Senator Mohamed: My question is for Chief Louie. Last week, we heard from witnesses about the importance of the process, versus time. Meaning, one year might not be enough. There is a process in meaningful consultation. I think about that, and I put that up against the pressure that Canada is under regarding the amount of money that the Prime Minister was able to get committed and the importance of building and having people work. I'm really trying to wrap up my head and understanding that it is not just about time, that there is a process. What would be a reasonable amount of time for meaningful consultation?

I think the importance of consultation, particularly in relation to Indigenous Peoples, is something we should not be compromising on, but, at the same time, we're in a bit of a pickle, because we can't lose momentum and lose the economic driver.

I find myself a little bit conflicted, if I'm being honest. I wonder, Chief Louie, if you could help me understand how you find a balance here.

Thank you.

Mr. Louie: Thank you very much, senator. I know that's a difficult question, and I know that the complexities of any particular consultation may have a bearing on that. I don't want to undermine that time frame for those very complex matters.

Personally, I think that we, as Indigenous Peoples, recognize the urgency and the need to move ahead with these economic projects. There is no question about that. We support those

Je peux vous donner un exemple. Il y a plusieurs années — sans vouloir pointer du doigt qui que ce soit —, alors que j'étais PDG du Secrétariat ontarien à la construction, Infrastructure Ontario a lancé toute une série de chantiers d'hôpitaux en même temps. Nous leur disions : « Ne construisez pas cet hôpital dans cette région en même temps que cet autre hôpital. » Ils les ont construits tous les deux en même temps, et l'un des chantiers a commencé à dérailler au bout de trois mois, faute de main-d'œuvre disponible — c'était dans des collectivités du Nord —, et ils se sont tournés vers un autre projet. C'est d'une importance capitale. Infrastructure Ontario en a tiré les leçons. On planifie désormais bien mieux ces projets et un comité consultatif aide à gérer l'offre de main-d'œuvre. Je pense que c'est une approche qui pourrait être reproduite à l'échelle du gouvernement fédéral pour les grands projets afin d'éviter que des projets ne se fassent inutilement concurrence pour la main-d'œuvre et n'attirent pas la main-d'œuvre nécessaire, en quantité suffisante et au moment opportun.

Il s'agit d'un élément essentiel pour que nous puissions mener à bien ces projets.

La sénatrice Mohamed : Ma question s'adresse au chef Louie. La semaine dernière, des témoins nous ont fait part de l'importance du processus par rapport au calendrier. Autrement dit, une année pourrait ne pas suffire. Une consultation véritable implique un processus. J'y réfléchis, et je mets cela en balance avec la pression qui pèse sur le Canada concernant le montant que le premier ministre a réussi à obtenir et l'importance de construire et de faire travailler les gens. J'essaie vraiment de me faire une idée claire et de comprendre qu'il ne s'agit pas seulement de l'échéancier, mais qu'il y a un processus à respecter. Quel serait un délai raisonnable pour mener une consultation véritable?

Je pense que l'importance de la consultation, surtout pour les Autochtones, est un principe sur lequel nous ne devrions pas transiger mais, en même temps, nous nous trouvons dans une situation délicate, car nous ne pouvons pas perdre notre élan ni renoncer à ce moteur économique.

Pour être honnête, je me sens un peu tiraillée. Chef Louie, j'aimerais que vous m'aidiez à comprendre comment trouver un équilibre dans cette situation.

Merci.

M. Louie : Merci beaucoup, sénatrice. Je sais que c'est une question difficile, et je suis conscient que la complexité de chaque consultation peut avoir une incidence. Je ne souhaite pas remettre en cause ce calendrier pour ces questions très complexes.

Personnellement, je pense que nous, Autochtones, reconnaissons l'urgence et la nécessité d'aller de l'avant avec ces projets économiques. Cela ne fait aucun doute. Nous sommes

projects being advanced much more quickly, but they have to have, at least, a fair process.

When you have the complexities of unsettled territories or unsettled lands that have been outstanding for maybe 100-plus years or 200 years — since the time of European contact — that has to have some adequacy of time to address these matters, especially where, if it's a pipeline, let's say the pipeline is going to Hudson Bay, for example, and you have all of these lands, environmental matters and so forth. What impact will the community be under? It is the same thing in British Columbia with any of these new pipelines, for example. There has to be some time.

I think the fairness of the intent of government will help dictate those time frames, because in many cases — right to date — we have maybe 100-plus years where no attention was given to these matters. In some cases, they may be more recent issues, but they haven't been properly addressed. It depends on the complexity of it.

Within that one-year time frame, if there is intent by the government to address this honestly and fairly, you could expedite the time. This is what we're asking for.

It depends on the actual area, I suppose, and all the complexities. If you can deal with this in a fair process, you are going to have everyone at the table that needs to settle this thing, and it can be done in an expeditious way.

It just has to be reasonableness, fairness and honesty by the government to say, "Let's deal with these matters, whatever they are, and get to the table, and let's not drag them out." What we have seen for decades is the dragging out.

Senator Mohamed: I have about a minute left, and the chair is very strict.

When you use the word "intent," what would you need to see from the government to know that the intent is the right intent? We heard last week about capacity and some funding, but what would it take to show intent is there?

Mr. Louie: Having someone from Canada that is a decision maker that can be at the table to say, "Let's get this matter dealt with." That would be serious intent, rather than having a process that circumvents that and drags on.

favorables à ce que ces projets avancent beaucoup plus rapidement, mais ils doivent au moins faire l'objet d'une procédure équitable.

Vu la complexité des territoires ou des terres non cédés, dont le statut reste en suspens depuis plus d'un siècle ou peut-être deux — depuis l'époque des premiers contacts avec les Européens —, il faut disposer d'un délai suffisant pour régler ces questions, surtout lorsqu'il s'agit, par exemple, d'un pipeline. Imaginons qu'il aboutit à la baie d'Hudson, par exemple, et que l'on est confronté à toutes ces questions foncières, environnementales, etc. Quel sera l'impact sur la communauté? Il en va de même en Colombie-Britannique avec n'importe lequel de ces nouveaux pipelines, par exemple. Il faut prévoir un certain délai.

Je pense que la bonne foi du gouvernement contribuera à déterminer ces délais, car, dans de nombreux cas, jusqu'à présent, ces questions ont été négligées depuis peut-être plus d'un siècle. Dans certains cas, il peut s'agir de problèmes plus récents, mais ils n'ont pas été traités comme il se doit. Cela dépend de la complexité du dossier.

Au cours de cette période d'un an, si le gouvernement est disposé à traiter cette question avec honnêteté et équité, il serait possible d'accélérer le processus. C'est ce que nous demandons.

Cela dépend de la zone concernée, je suppose, et de toutes les complexités qui s'y rattachent. Si l'on parvient à traiter le dossier dans un processus équitable, on réunira autour de la table toutes les parties nécessaires pour le régler, et cela pourra se faire rapidement.

Il suffirait que le gouvernement se montre raisonnable, équitable et honnête en disant : « Traitons ces questions, quelles qu'elles soient, asseyons-nous à la table des négociations et ne les laissons pas traîner en longueur. » Or, ce que nous observons depuis des décennies, c'est justement que ces questions traînent en longueur.

La sénatrice Mohamed : Il me reste environ une minute, et le président est très strict.

Lorsque vous parlez de « bonne foi », que faudrait-il que le gouvernement fasse pour que vous soyez certain qu'il est de bonne foi? La semaine dernière, nous avons entendu parler de capacité et de financement, mais que faudrait-il pour démontrer que cette bonne foi est bien réelle?

M. Louie : Avoir à la table des négociations un décideur du Canada capable de dire : « Réglons cette question une fois pour toutes. » Cela témoignerait d'une réelle volonté d'agir, au lieu de se contenter d'un processus qui esquive le problème et s'éternise.

It's very evident, when you're at the negotiating table, if you have someone who can make a decision on Canada's behalf, then, yes, we have intent. They are there, and this makes sense.

Let's get to the table and get this thing resolved.

Senator Mohamed: Thank you, Chief Louie.

The Chair: Thank you to our witnesses.

For our third panel, we are pleased to welcome Stephanie McGuire, Associate Vice President, Labour Relations, Canadian National Railway Company; Nathan Cato, Assistant Vice-President, Government Affairs Canada, Canadian Pacific Kansas City; Peter Xotta, President and Chief Executive Officer, Vancouver Fraser Port Authority, by video conference; from the Montreal Port Authority, Paul Bird, Chief Executive Officer, and Frederick Desbiens, Manager, External Relations.

Welcome and thank you for joining us. We will begin with the opening remarks before we move to questions from our members, starting with Ms. McGuire. The floor is yours for five minutes each.

Stephanie McGuire, Associate Vice President, Labour Relations, Canadian National Railway Company: Good afternoon chair and honourable senators. Thank you for the opportunity to appear before you today. I am the Associate Vice-President, Labour Relations at Canadian National Railway.

[*Translation*]

CN is one of North America's leading transportation and logistics companies. Our transcontinental network spans Canada and extends into the heart of the United States, connecting the coasts of the Atlantic, the Pacific and the Gulf of Mexico. Every day, we transport the goods that fuel the Canadian economy: grain from the Prairies, forest products, energy and chemicals, metals and minerals, auto parts and the consumer goods that fill store shelves. We connect Canadian farmers, producers and manufacturers to ports and markets around the world.

[*English*]

When CN's network is moving, Canada's supply chains are moving; when it is disrupted, farmers, industry, our trading partners and, ultimately, all Canadians feel it.

C'est tout à fait évident : à la table des négociations, si vous avez devant vous une personne capable de prendre une décision au nom du Canada, alors oui, la bonne foi est bien réelle. Cette personne est présente, et le processus a du sens.

Asseyons-nous à la table des négociations et réglons le dossier.

La sénatrice Mohamed : Merci, chef Louie.

Le président : Merci à nos témoins.

Pour notre troisième groupe de témoins, nous sommes heureux d'accueillir Stéphanie McGuire, vice-présidente adjointe chargée des relations de travail à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada; Nathan Cato, vice-président adjoint chargé des affaires gouvernementales canadiennes chez Canadien Pacifique Kansas City; Peter Xotta, président et directeur général de l'Administration portuaire Vancouver Fraser, par vidéoconférence; ainsi que, de l'Autorité portuaire de Montréal, Paul Bird, président-directeur général, et Frédéric Desbiens, responsable des relations externes.

Bienvenue et merci de vous joindre à nous. Nous commencerons par les déclarations liminaires avant de passer aux questions de nos membres, en commençant par Mme McGuire. Vous disposez chacun de cinq minutes pour vous exprimer.

Stephanie McGuire, vice-présidente adjointe, Relations de travail, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Bonjour, monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs. Je vous remercie de m'offrir l'occasion de m'adresser à vous. Je suis vice-présidente adjointe chargée des relations de travail à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

[*Français*]

Le CN est l'une des principales entreprises de transport et de logistique en Amérique du Nord. Notre réseau transcontinental traverse le Canada et rejoint le cœur des États-Unis, reliant les côtes de l'Atlantique, du Pacifique et du golfe du Mexique. Chaque jour, nous transportons les biens qui alimentent l'économie canadienne : les céréales des Prairies, les produits forestiers, l'énergie et les produits chimiques, les métaux et les minéraux, les pièces automobiles, ainsi que les biens de consommation qui garnissent les tablettes des magasins. Nous relions les agriculteurs, les producteurs et les fabricants canadiens aux ports et aux marchés du monde entier.

[*Traduction*]

Quand le réseau du CN fonctionne, les chaînes d'approvisionnement du Canada fonctionnent; s'il est perturbé, les agriculteurs, l'industrie, nos partenaires commerciaux et, en fin de compte, tous les Canadiens en subissent les conséquences.

[*Translation*]

CN supports the government's goal of modernizing the federal labour relations framework. We support a system that respects free collective bargaining, protects the constitutionally guaranteed right to strike and promotes stable labour relations. However, the right to strike is not absolute, and exercising it must be balanced with the collective interest.

The framework must recognize the unique role of sectors essential to the supply chain, such as rail freight transportation, where labour disputes have immediate and far-reaching consequences. My remarks today will focus solely on the labour-related provisions of Bill C-39.

[*English*]

The 2024 rail disruption showed that economic harm begins well before a strike or lockout and persists long after operations resume.

Customers, particularly intermodal shippers, begin diverting freight as early as a notice of dispute, months before any labour disruption. After a labour disruption, it takes at least two weeks to restore network fluidity, and up to six months for intermodal volumes to recover. Some traffic never returns.

Repeated disruptions push customers permanently toward foreign routes and terminals, which undermines Canada's credibility as a stable trading partner.

[*Translation*]

And the damage isn't limited to CN. Farmers can't transport their grain to the ports. Exporters who aren't involved in the dispute are missing out on sales opportunities. Manufacturers are running short on supplies, and consumers are paying more. These repercussions are felt for months, sometimes years, after rail operations resume.

[*English*]

History tells us this is not hypothetical. Over the last decade, 25% of labour disruptions in the port and rail sector have resulted in some form of government intervention; that is one in four. Each time, the intervention came after the damage had begun.

History demonstrates that we need a proactive tool to prevent the next disruption, not just to end it.

[*Français*]

Le CN appuie l'objectif du gouvernement de moderniser le cadre fédéral des relations de travail. Nous appuyons un régime qui respecte la libre négociation collective, protège le droit de grève garanti par la Constitution et favorise des relations de travail stables. Toutefois, le droit de grève n'est pas absolu et son exercice doit être concilié avec l'intérêt collectif.

Le cadre doit reconnaître le rôle unique des secteurs essentiels à la chaîne d'approvisionnement, comme le transport ferroviaire de marchandises, où les conflits de travail ont des conséquences immédiates et de grande portée. Mes remarques d'aujourd'hui porteront uniquement sur les dispositions du projet de loi C-39 relatives au travail.

[*Traduction*]

Les perturbations ferroviaires de 2024 ont montré que les répercussions économiques commencent bien avant une grève ou un lock-out et persistent longtemps après la reprise des opérations.

Les clients, en particulier les expéditeurs intermodaux, commencent à réacheminer leurs marchandises dès la notification d'un conflit, soit plusieurs mois avant toute perturbation du travail. Après une perturbation du travail, il faut au moins deux semaines pour rétablir la fluidité du réseau, et jusqu'à six mois pour que les volumes intermodaux reviennent à la normale. Une partie du trafic ne revient jamais.

Les perturbations répétées poussent les clients à se tourner définitivement vers des itinéraires et des terminaux étrangers, ce qui nuit à la crédibilité du Canada comme partenaire commercial stable.

[*Français*]

Et les dommages ne s'arrêtent pas au CN. Les agriculteurs ne peuvent pas acheminer leurs grains jusqu'aux ports. Des exportateurs qui ne sont pas parties au conflit ratent leurs créneaux de vente. Les fabricants manquent de ressources, et les consommateurs paient plus cher. Ces répercussions se font sentir pendant des mois, parfois des années, après la reprise des activités ferroviaires.

[*Traduction*]

L'histoire nous montre que ce n'est pas théorique. Au cours de la dernière décennie, 25 % des perturbations dans le secteur portuaire et ferroviaire ont donné lieu à une forme ou une autre d'intervention gouvernementale, soit une fois sur quatre. Chaque fois, l'intervention est survenue après que les dommages ont commencé.

L'histoire montre que nous avons besoin d'un outil proactif pour prévenir la prochaine perturbation, et pas seulement pour y mettre fin.

For that reason, CN supports Bill C-39's more structured dispute-resolution process, including the special mediator model; however, it can be strengthened.

Our recommendation is straightforward. Suppose parties in a supply chain-critical sector have completed direct bargaining, conciliation and special mediation, and the special mediator concludes there is no reasonable expectation the parties will reach an agreement. In that case, the government should have a clear and effective mechanism to prevent avoidable economic harm before a work stoppage occurs.

Any such intervention must remain discretionary and reserved for exceptional circumstances. That discretion is what keeps it within the Charter. Put simply, the courts have said giving the minister a choice is not unconstitutional. What matters is how and when that choice is used in a particular dispute.

In 2025, the Canada Industrial Relations Board upheld section 107 on exactly that basis. Our external legal advice confirms the same logic applies whether the minister acts before a strike or after one has started, as long as the parties have bargained in good faith, mediation has failed, and the dispute goes to a neutral arbitrator. In other words, workers do not lose a fair outcome; it is simply decided at the table by an independent third party rather than on the picket line.

This is not new. The code already allows a strike to be limited before it begins, for example, to protect public health and safety, and it already prohibits strikes and lockouts that affect grain vessels at our ports.

Our amendment is, therefore, specific. Section 107 of the Canada Labour Code, as amended by Bill C-39, should expressly allow the minister or Governor-in-Council to act proactively. Where the special mediator reports that there is no reasonable expectation of an agreement, and a work stoppage would harm the national interest, the minister or Governor-in-Council should be able to refer the dispute to final and binding arbitration before a strike or lockout begins, not only after supply chain damage has begun. To be clear: this cuts both ways. A proactive section 107 would prevent a lockout just as it would prevent a strike. Employers in these critical sectors would give up that option too. The point is not to tip the balance toward either side. It is to keep Canada's supply chains moving while the parties' differences are resolved by a neutral third party.

C'est pourquoi le CN soutient le processus de règlement des différends plus structuré prévu par le projet de loi C-39, y compris le modèle de médiateur spécial; toutefois, ce processus pourrait être renforcé.

Notre recommandation est simple. Supposons que les parties d'un secteur essentiel à la chaîne d'approvisionnement aient épuisé les voies de la négociation directe, de la conciliation et de la médiation spéciale, et que le médiateur spécial conclue qu'il n'y a aucun espoir raisonnable que les parties parviennent à une entente. Dans ce cas, le gouvernement devrait disposer d'un mécanisme clair et efficace pour prévenir tout préjudice économique évitable avant qu'un arrêt de travail ne se produise.

Une telle intervention doit rester discrétionnaire et réservée à des circonstances exceptionnelles. C'est ce pouvoir discrétionnaire qui assure le respect de la Charte. En termes simples, les tribunaux ont estimé que le fait de laisser au ministre le choix n'était pas inconstitutionnel. Ce qui importe, c'est la manière dont ce choix est exercé et le moment où il l'est dans un conflit donné.

En 2025, c'est exactement la raison pour laquelle le Conseil canadien des relations industrielles a maintenu l'article 107. Nos conseillers juridiques externes confirment que la même logique s'applique, que le ministre agisse avant ou après le début d'une grève, à condition que les parties aient négocié de bonne foi, que la médiation ait échoué et que le différend soit confié à un arbitre neutre. Autrement dit, les travailleurs ne perdent pas un résultat équitable; la décision est simplement prise à la table de négociation par une tierce partie indépendante plutôt que sur la ligne de piquetage.

Ce n'est pas nouveau. Le code permet déjà de limiter une grève avant qu'elle ne commence, par exemple pour protéger la santé et la sécurité publiques, et il interdit déjà les grèves et les lockouts qui affectent les navires céréaliers dans nos ports.

Notre amendement est donc spécifique. L'article 107 du Code canadien du travail, tel que modifié par le projet de loi C-39, devrait expressément permettre au ministre ou au gouverneur en conseil d'agir de façon proactive. Lorsque le médiateur spécial signale qu'il n'y a aucune attente raisonnable d'en arriver à une entente et qu'un arrêt de travail nuirait à l'intérêt national, le ministre ou le gouverneur en conseil devrait pouvoir renvoyer le différend à l'arbitrage final et exécutoire avant le début d'une grève ou d'un lockout, et non pas seulement une fois que la chaîne d'approvisionnement commence à en subir les effets. Soyons clairs : cela fonctionne dans les deux sens. Un article 107 proactif préviendrait le lockout tout comme il empêcherait une grève. Les employeurs de ces secteurs critiques renonceraient également à cette option. Il ne s'agit pas de faire pencher la balance d'un côté ou de l'autre, mais de maintenir les chaînes d'approvisionnement du Canada en mouvement pendant que les différends sont réglés par une tierce partie neutre.

This power would come with clear safeguards. It would be available only in supply chain-critical sectors, only after the special mediator's report has been made public and only where the minister or Governor-in-Council is satisfied that a work stoppage would cause serious harm to the national interest.

This strengthens collective bargaining rather than replacing it. Bargaining, conciliation and special mediation all come first. But a section 107 that can only be used once the damage is done will always be a tool for ending crises, never for preventing them.

The question is not whether the government should intervene. It is when and how. Our answer is: only after every reasonable opportunity to reach an agreement has been exhausted, and before the national interest is harmed.

In closing, CN supports the goals of Bill C-39. With a proactive section 107, it can promote negotiated settlements, preserve industrial peace and protect Canada's reputation as a dependable trading partner. Collective bargaining must remain the rule; national paralysis should not.

Thank you, and I look forward to your questions.

The Chair: Thank you, Ms. McGuire.

[*Translation*]

Nathan Cato, Assistant Vice-President, Government Affairs Canada, Canadian Pacific Kansas City: Thank you, Mr. Chair, and good afternoon, honourable senators.

Almost exactly one year ago, I appeared before the Standing Senate Committee on Transport for its study on labour stability. Canadian Pacific Kansas City, or CPKC, highlighted the need for a carefully designed statutory authority to protect Canada's national interest in exceptional circumstances when collective bargaining has clearly failed.

[*English*]

The committee concluded in its report *Keep Canada Moving* that the status quo is unacceptable and recommended a new statutory authority for the government to direct binding arbitration before a strike or lockout in certain transportation sectors where Canada's national interest is threatened. We applaud the Senate's leadership on this critical issue.

Bill C-39 correctly identifies the problem: Labour instability in our critical transportation supply chains is holding back

Ce pouvoir serait assorti de garanties claires. Il ne serait disponible que dans les secteurs critiques de la chaîne d'approvisionnement, seulement une fois que le rapport du médiateur spécial ait été rendu public et que le ministre ou le gouverneur en conseil est convaincu qu'un arrêt de travail causerait un préjudice grave à l'intérêt national.

Cela renforce la négociation collective plutôt que de la remplacer. La négociation, la conciliation et la médiation spéciale passent en premier. Mais un article 107 qui ne peut être invoqué qu'une fois que le tort est causé sera toujours un outil pour mettre fin aux crises, jamais pour les prévenir.

La question n'est pas de savoir si le gouvernement doit intervenir, mais de savoir quand et comment. Ce à quoi nous répondons : seulement après avoir épuisé toutes les possibilités raisonnables de parvenir à une entente et avant que l'intérêt national ne soit compromis.

En somme, le CN appuie les objectifs du projet de loi C-39. Un article 107 proactif peut promouvoir des règlements négociés, préserver la paix industrielle et protéger la réputation du Canada comme partenaire commercial fiable. La négociation collective doit demeurer la règle par opposition à la paralysie nationale.

Merci. J'ai hâte de répondre à vos questions.

Le président : Merci, madame McGuire.

[*Français*]

Nathan Cato, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales canadiennes, Canadien PacifiqueKansas City : Merci, monsieur le président, et bon après-midi, honorables sénateurs et sénatrices.

Il y a presque un an, j'ai témoigné devant le Comité sénatorial des transports dans le cadre de son étude sur la stabilité des relations de travail. Le Canadien Pacifique Kansas City (CPKC) a souligné l'importance d'un pouvoir législatif bien encadré pour protéger l'intérêt national du Canada dans des circonstances rares lorsque la négociation collective a échoué.

[*Traduction*]

Dans son rapport intitulé *Maintenir le Canada en mouvement*, le comité a conclu que le statu quo est inacceptable et a recommandé que le gouvernement soit autorisé par la loi à ordonner un arbitrage exécutoire avant une grève ou un lockout dans certains secteurs du transport où l'intérêt national du Canada est menacé. Nous félicitons le Sénat de son leadership dans ce dossier crucial.

Le projet de loi C-39 cerne bien le problème, à savoir que l'instabilité de la main-d'œuvre dans nos chaînes

Canada's economic performance, investment, trade growth and diversification.

But while the government's diagnosis is correct, the prescription falls short of what is required to achieve the stated objectives.

Respectfully, it is not enough to intervene after the damage has already been done.

[*Translation*]

For a railway, economic damage begins well before a work stoppage, as operations must be wound down safely and in an orderly manner. Recovery takes weeks.

[*English*]

Recurring disruptions signal that Canadian supply chains are unreliable. Global customers have options. Traffic can and does divert to U.S. ports — even through less efficient, more expensive routes — to secure reliability.

Canada cannot credibly pursue trade diversification, investment and economic growth while simultaneously choosing to allow labour disputes to frequently paralyze our transportation supply chains.

The Senate should amend Bill C-39 to give the government a narrowly defined authority to intervene before a work stoppage, in exceptional circumstances and only when key conditions are met.

The bar for authorizing such an intervention should be set deliberately high. This is not a shortcut around collective bargaining.

Meaningful bargaining must be given every chance. The parties will now have access to the extended conciliation process provided for in Bill C-39. If this does not result in an agreement, the minister would have the ability to appoint a special mediator. Before intervening, the government would need evidence that bargaining had failed despite the special mediator's assistance. It would also need a rigorous assessment showing that the threatened work stoppage would result in serious harm to Canada's national interest. Only then could binding arbitration be used to provide a fair and neutral process for resolving any outstanding issues.

Those safeguards matter constitutionally. While the right to strike is protected, it is not absolute. Many legal experts consider pre-emptive intervention constitutionally valid in exceptional

d'approvisionnement essentielles en matière de transport nuit au rendement économique du Canada, à ses investissements, à sa croissance commerciale et à sa diversification.

Cependant, et bien que le diagnostic du gouvernement soit exact, la disposition n'a pas ce que ça prend pour atteindre les objectifs énoncés.

Avec tout le respect que je vous dois, il ne suffit pas d'intervenir une fois que le tort est causé.

[*Français*]

Pour un chemin de fer, les dommages économiques commencent bien avant un arrêt de travail, car les opérations doivent être réduites de façon sécuritaire et ordonnée. Le rétablissement prend des semaines.

[*Traduction*]

Des perturbations récurrentes indiquent que les chaînes d'approvisionnement canadiennes ne sont pas fiables. Les clients à l'échelle mondiale ont des choix, et par souci de fiabilité, ils peuvent rediriger leurs marchandises vers des ports américains — même par des routes moins pratiques et plus coûteuses.

Le Canada ne peut pas poursuivre de façon crédible la diversification du commerce, l'investissement et la croissance économique tout en choisissant simultanément de laisser les conflits de travail paralyser fréquemment nos chaînes d'approvisionnement au niveau du transport.

Le Sénat devrait modifier le projet de loi C-39 pour donner au gouvernement un pouvoir étroitement défini d'intervenir avant un arrêt de travail, dans des circonstances exceptionnelles et seulement lorsque les conditions clés sont satisfaites.

La barre pour autoriser une telle intervention devrait être placée délibérément très haut. Il ne s'agit pas d'un raccourci pour éviter la négociation collective.

Il faut donner toutes les chances à une véritable négociation. Les parties auront désormais accès au processus de conciliation élargi prévu dans le projet de loi C-39. Si cela n'aboutit pas à une entente, le ministre sera en mesure de nommer un médiateur spécial. Avant d'intervenir, le gouvernement aurait besoin de preuves que la négociation a échoué malgré l'aide du médiateur spécial. Il faudrait aussi une évaluation rigoureuse démontrant que la menace d'un arrêt de travail causerait un préjudice grave à l'intérêt national du Canada. Ce n'est qu'à ce moment-là que l'arbitrage exécutoire pourrait être utilisé pour offrir un processus juste et neutre pour le règlement des questions demeurées en suspens.

Ces garanties sont importantes sur le plan constitutionnel. Bien que le droit de grève soit protégé, il n'est pas absolu. De nombreux juristes estiment qu'une intervention préventive est

circumstances, after all reasonable efforts have been made to reach a negotiated settlement and appropriate safeguards are put in place.

[*Translation*]

CPKC places a high value on collective bargaining. We regularly reach agreements with our many unions at the bargaining table. Government intervention is unnecessary in the vast majority of cases and with the vast majority of our unions.

A narrow, pre-emptive authority is neither pro-employer nor anti-union. It protects the public interest when every reasonable opportunity for a negotiated settlement has been exhausted.

[*English*]

Concerns about balancing the interests of employers and their employees are best addressed by ensuring the circumstances in which intervention can take place are limited to only those cases that truly impact Canada's national interests. Fairness cannot end with the parties to a dispute. It must also extend to farmers, manufacturers, exporters, consumers, other unionized workers and communities. They have no seat at the bargaining table but bear the consequences when national and international supply chains shut down. Government must protect those interests. Parliament must ensure it has effective legal tools to do so.

One other aspect of the bill warrants comment: extended interswitching.

Canadian Pacific Kansas City, or CPKC, opposes its reinstatement. Extended interswitching is a harmful policy. Multiple statutory reviews of the Canada Transportation Act have reached that conclusion, including the most recent, led by the Honourable David Emerson. The late former minister of transport Marc Garneau reached the same conclusion. This policy encourages Canadian traffic, and the unionized jobs and investments that go with it, to move to the United States. It undermines the government's trade diversification, investment and economic growth objectives. The extended interswitching provisions should therefore be removed from Bill C-39 in their entirety.

Thank you.

The Chair: Thank you, Mr. Cato.

constitutionnellement valide dans des circonstances exceptionnelles, après que tous les efforts raisonnables ont été déployés pour parvenir à un règlement négocié et que des mesures de protection appropriées ont été mises en place.

[*Français*]

À CPKC, on accorde une grande importance à la négociation collective. Nous avons habituellement des ententes avec nos nombreux syndicats à la table de négociation. L'intervention du gouvernement est inutile dans la grande majorité des cas et avec la grande majorité de nos syndicats.

Un pouvoir préventif encadré n'est ni favorable aux employeurs ni hostile aux syndicats. Il protège l'intérêt public lorsque toutes les possibilités raisonnables de parvenir à un règlement négocié ont été épuisées.

[*Traduction*]

Il est préférable de trouver un juste équilibre entre les intérêts des employeurs et ceux de leurs employés en veillant à ce que les circonstances dans lesquelles une intervention peut avoir lieu se limitent aux cas qui ont vraiment une incidence sur les intérêts nationaux du Canada. L'équité ne peut s'achever au niveau des parties à un différend. Elle doit également s'étendre aux agriculteurs, aux fabricants, aux exportateurs, aux consommateurs, à d'autres travailleurs syndiqués et aux collectivités. Ces personnes n'ont pas de place à la table des négociations, mais elles subissent les conséquences lorsque les chaînes d'approvisionnement nationales et internationales ferment. Le gouvernement doit protéger ces intérêts. Le Parlement doit s'assurer d'avoir des outils juridiques efficaces pour ce faire.

Un autre aspect du projet de loi mérite d'être commenté : l'interconnexion étendue.

Le Canadian Pacific Kansas City, ou CPKC, s'oppose à son rétablissement. L'interconnexion étendue est une politique néfaste. De multiples examens législatifs de la Loi sur les transports au Canada sont arrivés à cette conclusion, y compris le plus récent, dirigé par l'honorable David Emerson. Le regretté ministre des Transports, Marc Garneau, en est arrivé à la même conclusion. Cette politique incite le trafic canadien, ainsi que les emplois syndiqués et les investissements qui y sont associés, à déménager aux États-Unis. Elle mine les objectifs du gouvernement en matière de diversification du commerce, d'investissement et de croissance économique. Les dispositions relatives à l'interconnexion étendue devraient donc être entièrement retirées du projet de loi C-39.

Merci.

Le président : Merci, monsieur Cato.

Peter Xotta, President and Chief Executive Officer, Vancouver Fraser Port Authority: Thank you, chair, deputy chairs and members of the committee.

It is my pleasure to join you today from the traditional territories of the Musqueam, Squamish and Tsleil-Waututh Nations.

Thank you for your service and leadership to Canadians in these consequential times for Canada.

There is no doubt that Prime Minister Carney's commitment to double exports to non-U.S. markets in the next 10 years is the right commitment at the right time.

What else is clear is that ports across Canada are at the heart of making that outcome a reality.

As Canada's largest and most cargo-diverse port, the Port of Vancouver is playing an outsized role. Today, we move over a billion dollars of goods through the gateway every day.

We trade with more than 170 economies, with 80% of those exports already destined to markets outside of the U.S.

We have just set three years of record cargo volumes and are on track for another record-setting year in 2026.

With the game-changing project on the horizon — Roberts Bank Terminal 2 — which has just been listed as a project of national interest and the federal government's Port of Vancouver Gateway Strategy now in motion, we are confident — I am confident — that we're up to the challenge the Prime Minister has set out.

Now, adding to this momentum is the Building Canada Strong Act.

We too want to move more of what Canadians make, mine, harvest and grow, and we believe this bill takes a giant leap forward.

We welcome the high-impact measures embedded in the bill, including the one project decision to streamline federal review processes; codifying supply chain efficiency as an objective in the Canada Transportation Act; changes to increase trade digitization; and new measures, as have been commented by other panellists, to promote labour stability while preserving existing bargaining rights.

Peter Xotta, président et directeur général, Administration portuaire Vancouver Fraser : Merci, monsieur le président, messieurs les vice-présidents et membres du comité.

J'ai le plaisir de me joindre à vous aujourd'hui depuis les territoires traditionnels des nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh.

Je vous remercie de votre service et du leadership dont vous faites preuve envers les Canadiens en cette période difficile pour le Canada.

Il ne fait aucun doute que l'engagement du premier ministre Carney de doubler les exportations vers des marchés autres que les États-Unis au cours des 10 prochaines années est un engagement aussi pertinent qu'opportun.

Ce qui est clair aussi, c'est que les ports du pays tout entier sont au cœur de la démarche et que le résultat ne saurait devenir une réalité sans eux.

Comme il est le plus important et le plus diversifié du Canada, le port de Vancouver joue un rôle de géant, car des marchandises d'une valeur dépassant le milliard de dollars y circulent chaque jour.

Nous avons des échanges avec plus de 170 économies, et 80 % de ces exportations sont déjà destinées à des marchés autres que les États-Unis.

Nous venons d'établir des volumes records de fret sur trois ans et nous sommes en voie d'en atteindre un autre en 2026.

Avec le projet révolutionnaire qui se profile à l'horizon — le Terminal 2 de Roberts Bank —, qui vient d'être inscrit comme un projet d'intérêt national, et avec la stratégie du gouvernement fédéral sur la porte d'entrée du port de Vancouver en cours, nous sommes convaincus — je suis convaincu — que nous sommes à la hauteur du défi que le premier ministre a lancé.

La Loi visant à bâtir un Canada fort vient s'ajouter à cet élan.

Nous aussi, nous voulons faire progresser davantage ce que les Canadiens fabriquent, exploitent, récoltent et cultivent, et nous croyons que ce projet de loi représente un pas de géant.

Nous accueillons favorablement les mesures à forte incidence qui sont intégrées au projet de loi, y compris la décision de simplifier les processus d'examen fédéraux dans le cadre d'un seul projet; la codification de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement comme objectif de la Loi sur les transports au Canada; des changements visant à accroître la numérisation du commerce; et de nouvelles mesures, comme d'autres témoins l'ont fait remarquer, pour promouvoir la stabilité de la main-d'œuvre tout en préservant les droits de négociation existants.

To maximize the bill delivering on its intent, we offer four recommendations.

One, ensure fee-setting provisions are workable, maintain flexibility and aren't interpreted in a way that hinders our mandate by interfering with the financing of new infrastructure projects.

Two. Regarding an Indigenous advisory committee, we strongly support the principle of long-term dialogue and engagement with First Nations, and in our jurisdiction we have already gone above and beyond the federal government's intentions with Bill C-39, signing two historic relationship agreements with the Musqueam and Tsawwassen Nations and reaching mutual benefit agreements with 27 First Nations on Roberts Bank Terminal 2.

We recommend allowing port authorities who have robust vehicles and processes for meaningful engagement already in place to use these rather than being compelled to create new, duplicative processes. This flexibility would be formalized through the letters patent process.

Three, regarding the future creation of national trade corridors and the national trade corridors council, we'd underscore the importance of identifying the right performance metrics and the need for a balanced group of representatives who each bring broad supply chain perspectives to the table, rather than siloed interests.

Lastly, four, regarding the transportation projects office, we welcome a complementary tool to advance lower-risk projects more quickly. To avoid the risk of duplicative efforts, however, we recommend clarifications during implementation that define the roles and interplay between the transportation projects office, the national trade corridors council, the Major Projects Office and Canadian port authorities' regulatory accountabilities and processes so as to maximize efficiencies and outcomes for Canada.

In closing, we strongly value this government's leadership. With minor refinements, we believe this legislation can help us deliver for Canada to move more of what Canadians make.

Thank you.

The Chair: Thank you, Mr. Xotta.

Pour que le projet de loi atteigne son objectif, nous formulons quatre recommandations.

Premièrement, il faut s'assurer que les dispositions relatives à l'établissement des frais sont applicables, qu'elles conservent une certaine souplesse et qu'elles ne sont pas interprétées d'une manière qui nuit à notre mandat en nous ingérant dans le financement de nouveaux projets d'infrastructure.

Deuxièmement, en ce qui concerne un comité consultatif autochtone, nous appuyons fermement le principe du dialogue et de la mobilisation à long terme avec les Premières Nations, et dans notre secteur de compétence, nous sommes déjà allés au-delà des intentions du gouvernement fédéral avec le projet de loi C-39, en signant deux ententes de relations historiques avec les nations Musqueam et Tsawwassen et en concluant des ententes mutuellement avantageuses avec 27 Premières Nations sur le Terminal 2 à Roberts Bank.

Nous recommandons que l'on permette aux administrations portuaires qui ont déjà en place des mécanismes et des processus robustes pour une participation significative de les utiliser plutôt que d'être obligées de créer de nouveaux processus redondants. Cette souplesse serait officialisée par le processus des lettres patentes.

Troisièmement, en ce qui concerne la création future de corridors commerciaux nationaux et du conseil national des corridors commerciaux, nous insistons sur l'importance de déterminer les bons paramètres de rendement et la nécessité d'un groupe équilibré de représentants qui apportent chacun à la table des points de vue généraux sur la chaîne d'approvisionnement, plutôt que des intérêts cloisonnés.

Enfin, quatrièmement, en ce qui concerne le bureau des projets de transport, nous accueillons favorablement un outil complémentaire pour faire avancer plus rapidement les projets à faible risque. Or, pour éviter le risque de dédoublement des efforts, nous recommandons toutefois que l'on procède à des clarifications pendant la mise en œuvre qui définissent les rôles et l'interaction entre le bureau des projets de transport, le Conseil national des corridors commerciaux, les responsabilités et processus réglementaires du Bureau des grands projets et les administrations portuaires canadiennes, le tout afin d'optimiser l'efficacité et les résultats pour le Canada.

En conclusion, nous accordons une grande importance au leadership de ce gouvernement. Avec de légères améliorations, nous croyons que ce projet de loi peut nous aider à offrir au Canada le transport d'une plus grande part de la production des Canadiens.

Merci.

Le président : Merci, monsieur Xotta.

[*Translation*]

Paul Bird, Chief Executive Officer, Montreal Port Authority: Thank you for the invitation.

Before I address the bill, let me remind you that in the fall of 2025, the Montreal Port Authority had the pleasure of taking part in the Senate committee's study on labour disputes. The June report was clear: The status quo is not an option. Action is needed to restore the reliability of our supply chains and Canada's reputation as a trusted trading partner. We agree with those findings. Under Bill C-39, we can now take a number of steps in that direction.

[*English*]

That is why the Montreal Port Authority supports the direction set out in this bill. We share its goals: more agile ports, closer cooperation and better infrastructure for stronger supply chains. Ports must be equipped to build, maintain and renew the infrastructure that Canadian households and businesses rely on every day.

[*Translation*]

The timing is right. The Canada-European Union Summit, which just took place in Montreal, demonstrated this. The country is strengthening its ties with Europe, and Montreal is establishing itself as a natural gateway to the EU market. At the same time, our connections to Asia, Africa and other growing markets are just as strategic for the Port of Montreal and the Canadian economy.

Unfortunately, the current framework severely limits our ability to diversify our revenues, coordinate our investments, work with other ports and finance our growth. To wholly fulfill our mission in service of the Canadian economy, we need greater trade and financial flexibility.

The role of ports goes far beyond managing docks and land. Ports are a driving force for economic development that enables an entire supply chain to develop. However, their role is predicated on an essential condition: stable labour relations that benefit both workers and shippers.

I want to remind you that the Montreal Port Authority is neither the employer nor the union. Our sole interest is our mission: to develop and manage port infrastructure and efficient logistics services for Canadian businesses.

[*Français*]

Paul Bird, président-directeur général, Administration portuaire de Montréal : Je vous remercie pour cette invitation.

Avant d'aborder le projet de loi, permettez-moi de rappeler qu'à l'automne 2025, l'Administration portuaire de Montréal a eu le plaisir de participer à l'étude du comité sénatorial sur les conflits de travail. Le rapport publié en juin est sans équivoque : le statu quo n'est pas une option. Il faut agir pour rétablir la fiabilité de nos chaînes d'approvisionnement et la réputation du Canada comme partenaire commercial de confiance. Ce sont des conclusions auxquelles nous adhérons. Aujourd'hui, le projet de loi C-39 nous permet de poser plusieurs gestes qui vont en ce sens.

[*Traduction*]

C'est la raison pour laquelle l'Administration portuaire de Montréal appuie l'orientation énoncée dans ce projet de loi. Nous partageons ses objectifs : des ports plus souples, une coopération plus étroite et de meilleures infrastructures pour renforcer les chaînes d'approvisionnement. Les ports doivent être équipés pour construire, entretenir et renouveler l'infrastructure sur laquelle comptent chaque jour les ménages et les entreprises du Canada.

[*Français*]

Le moment est bien choisi. Le Sommet Canada-Union européenne, qui vient d'avoir lieu à Montréal, l'a démontré : le pays resserre ses liens avec l'Europe, et Montréal s'impose comme une porte d'entrée naturelle vers ce marché. En parallèle, nos connexions avec l'Asie, l'Afrique et d'autres marchés en croissance sont tout aussi stratégiques pour le port de Montréal et l'économie canadienne.

Malheureusement, le cadre actuel limite considérablement notre capacité à diversifier nos revenus, à coordonner nos investissements, à collaborer avec d'autres ports et à financer notre croissance. Pour remplir pleinement notre mission au service de l'économie canadienne, nous avons besoin d'une plus grande latitude commerciale et financière.

Le rôle d'un port dépasse largement la gestion de quais et de terrains. C'est un levier de développement économique qui permet à toute une chaîne d'approvisionnement de se déployer. Cependant, ce rôle repose sur une condition essentielle : des relations de travail stables, qui profitent autant aux travailleurs qu'aux expéditeurs.

Je tiens à le rappeler : l'Administration portuaire de Montréal n'est ni l'employeur ni le syndicat. Le seul intérêt que nous défendons est notre mission : développer et gérer des infrastructures portuaires et des services logistiques performants pour les entreprises canadiennes.

In maritime shipping, a work stoppage does not need to occur to cause damage. Even the possibility of one is enough to divert cargo, as shippers plan their routes several weeks, if not months, in advance. That's why we believe in early intervention and proactive mediation, which promote negotiated and lasting agreements while avoiding disproportionate effects.

That's also why 72 hours' notice is not consistent with maritime reality. By the time it is given, the ships are already at sea; it takes them a dozen days to cross the ocean. It is not a matter of weakening anyone's balance of power, but of recognizing the reality of a mode of transportation that cannot deal with such short deadlines.

[*English*]

In our industry, reliability is what wins business. Whenever uncertainty sets in, shippers turn to U.S. ports, and cargo that finds a dependable alternative rarely comes back. Canada's efforts to diversify its trade will only succeed if its trade corridors are competitive.

[*Translation*]

To be successful, however, the reform will have to be concretely reflected in our letters patent. Without an update after the act is passed, the flexibility provided by the bill would remain largely theoretical.

Once implemented, these measures will enable port authorities to fully unleash their economic development potential, better maintain their infrastructure and maximize the benefits of nation-building projects, such as the expansion of the Port of Montreal to Contrecœur.

[*English*]

Bill C-39 gives Canada a real opportunity to make its ports more agile, its supply chains more reliable and its economy more competitive. Delivering on that promise will require practical tools on the ground. The Montreal Port Authority is ready to work constructively with Parliament and the government to that end.

Thank you. I would be happy to take your questions.

The Chair: Thank you to our witnesses. We will go to questions.

Senator Yussuff: Thank you to our witnesses. There is a lot of ground to cover, so I won't have questions for everybody.

Dans le transport maritime, un arrêt de travail n'a pas besoin de survenir pour causer des dommages. Sa seule éventualité suffit à détourner des cargaisons, puisque les expéditeurs planifient leurs routes plusieurs semaines, voire plusieurs mois, à l'avance. C'est pourquoi nous croyons à l'intervention précoce et à la médiation proactive, qui favorisent des ententes négociées et durables, tout en évitant des effets disproportionnés.

C'est aussi pourquoi un préavis de 72 heures ne correspond pas à la réalité maritime. Au moment où il est donné, les navires sont déjà en mer : il leur faut une douzaine de jours pour traverser l'océan. Il ne s'agit pas d'affaiblir le rapport de force de quiconque, mais de reconnaître la réalité propre à un mode de transport qui ne peut composer avec des délais aussi courts.

[*Traduction*]

Dans notre industrie, c'est la fiabilité qui attire les entreprises. Chaque fois que l'incertitude s'installe, les expéditeurs se tournent vers les ports américains, et quand ils trouvent une solution de rechange fiable, ils ne reviennent que rarement. Les efforts du Canada pour diversifier ses échanges commerciaux ne réussiront que si ses corridors commerciaux sont concurrentiels.

[*Français*]

Pour porter ses fruits, cette réforme devra toutefois se traduire concrètement dans nos lettres patentes. Sans cette mise à jour, qui devra suivre l'adoption de la loi, la souplesse prévue par le projet de loi resterait largement théorique.

Une fois mises en œuvre, ces mesures permettront aux administrations portuaires de libérer pleinement leur potentiel de développement économique, de mieux entretenir leurs infrastructures et de maximiser les retombées de projets structurants, comme l'expansion du port de Montréal à Contrecœur.

[*Traduction*]

Le projet de loi C-39 donne au Canada une véritable occasion de rendre ses ports plus souples, ses chaînes d'approvisionnement plus fiables et son économie plus concurrentielle. Pour tenir cette promesse, il faudra des outils pratiques sur le terrain. L'Administration portuaire de Montréal est prête à travailler de façon constructive avec le Parlement et le gouvernement à cette fin.

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président : Merci à nos témoins. Nous allons passer aux questions.

Le sénateur Yussuff : Merci à nos témoins. Il y a beaucoup de matière à aborder, alors je n'aurai pas de questions pour tout le monde.

Let me start with the railway. Both companies repeatedly warn about the serious economic harm caused by railway work stoppages, and both advocate for binding arbitration to avoid that harm. I would like to examine your decision in 2024. Would you both agree that shutting down a railway harms an economy, whether it is the result of a strike or an employer lockout?

Mr. Cato: I would say, senator, that any time the national rail network is shut down, there is major economic harm.

What happened in —

Senator Yussuff: Is the answer yes or no?

Mr. Cato: Absolutely.

Senator Yussuff: Both your companies initiated a lockout in 2024. These decisions were made by your companies, correct? Both of you at the same time?

Mr. Cato: There was a lockout and a strike at CPKC in 2024?

Senator Yussuff: Which happened first?

Mr. Cato: I think the context is important. What happened in 2024 —

Senator Yussuff: I ask this because I only have a limited amount of time. Was there a lockout in 2024 by CN and CPKC?

Mr. Cato: For CPKC, there was a lockout and a strike that occurred in August 2024.

Senator Yussuff: For CN?

Ms. McGuire: Yes, there was a lockout.

Senator Yussuff: I am trying to establish context. Before initiating that lockout, CN had already asked the federal government to invoke section 107 and impose binding arbitration. Is that correct?

Ms. McGuire: That's correct.

Senator Yussuff: And for CPKC?

Mr. Cato: At CPKC, we did not ask for the government to use section 107.

Senator Yussuff: CPKC did advocate binding arbitration as a way to resolve the dispute. Did the government impose binding arbitration?

Je vais commencer par le chemin de fer. Les deux compagnies mettent constamment en garde contre le préjudice économique grave causé par les arrêts de travail dans les chemins de fer, et elles préconisent toutes deux l'arbitrage exécutoire pour éviter ce préjudice. J'aimerais examiner votre décision de 2024. Êtes-vous tous les deux d'accord pour dire que la fermeture d'un chemin de fer nuit à l'économie, qu'il s'agisse d'une grève ou d'un lockout?

M. Cato : Je dirais, sénateur, que chaque fois que le réseau ferroviaire national est fermé, il y a un grave préjudice économique.

Ce qui s'est passé à...

Le sénateur Yussuff : La réponse est-elle oui ou non?

M. Cato : Absolument.

Le sénateur Yussuff : Vos deux entreprises ont décrété un lockout en 2024. Ces décisions ont été prises par vos entreprises, n'est-ce pas? Les deux en même temps?

M. Cato : Il y a eu un lock-out et une grève au CPKC en 2024?

Le sénateur Yussuff : Qu'est-ce qui s'est passé en premier?

M. Cato : Je crois que le contexte est important. Ce qui s'est passé en 2024...

Le sénateur Yussuff : Je pose la question parce que mon temps est limité. Y a-t-il eu un lock-out en 2024 par le CN et le CPKC?

M. Cato : Dans le cas du CPKC, il y a eu un lock-out et une grève en août 2024.

Le sénateur Yussuff : Et pour le CN?

Mme McGuire : Oui, il y a eu un lock-out.

Le sénateur Yussuff : J'essaie de mettre les choses en contexte. Avant de décréter ce lock-out, le CN avait déjà demandé au gouvernement fédéral d'invoquer l'article 107 et d'imposer un arbitrage exécutoire. Est-ce exact?

Mme McGuire : C'est exact.

Le sénateur Yussuff : Et pour le CPKC?

M. Cato : Au CPKC, nous n'avons pas demandé au gouvernement de recourir à l'article 107.

Le sénateur Yussuff : Le CPKC a préconisé l'arbitrage exécutoire comme moyen de régler le différend. Le gouvernement a-t-il imposé cet arbitrage exécutoire?

Mr. Cato: We had proposed to the TCRC, the counterpart union, that if we could not reach a deal at the table, we should voluntarily enter into binding arbitration instead of shutting down the network.

Senator Yussuff: I'm just putting this into context. I do have some sympathy for some of your arguments regarding interswitching, but I want to make the point that collective bargaining has two parties, both the employer and the union. And as much as we may not like the process, we are not involved in the dance or the courtship. We are just bystanders as members of Parliament, both in this chamber and the other.

In regard to managing your relationship with the unions, isn't that primarily your responsibility as a private company?

Mr. Cato: Absolutely. It is the responsibility of the employer. It is also the responsibility of the union.

I would say, senator, our track record on this front is excellent. We have 78 active collective agreements across our network in Canada, the U.S. and Mexico. There is only an issue with a handful of collective agreements, which tend to be the ones that get the attention of the Parliament and media. You don't hear about all the other cases where we routinely reach new deals at the bargaining table because there is no issue and because the work continues. We keep moving trains and getting freight to where it needs to be.

Senator Yussuff: Will some of the new provisions proposed in the bill help you in strengthening the relationship with your bargaining agents?

Ms. McGuire: It is important to say we believe in collective bargaining. We are not here to stop collective bargaining. We are happy to see a special mediator process introduced in the bill.

Our view is the more tools that can help the parties to reach agreements at the table, the better. Ultimately, in the end, interest in arbitration, as you may know — and you know very well, senator — it is a conservative process, and all it will provide is a wage increase and duration. It is not going to address any of the union's and the employer's issues.

As a labour practitioner, we want to get a deal at the table. As you know, collective bargaining is hard work. It takes two parties who want to invest in finding solutions to both parties' issues. When you reach a point in the process where it becomes clear that there's no path to get a deal, what we are looking for is what's the tool to prevent national harm?

M. Cato : Nous avions proposé à la Conférence Ferroviaire de Teamsters Canada, la CFTC, le syndicat homologue, que si nous ne parvenions pas à une entente à la table, nous devrions volontairement recourir à l'arbitrage exécutoire au lieu de fermer le réseau.

Le sénateur Yussuff : Je ne fais que mettre les choses en contexte. J'ai une certaine sympathie pour quelques-uns de vos arguments au sujet de l'interconnexion, mais je tiens à souligner que la négociation collective comprend deux parties, soit le patronat et le syndicat. Et même si nous n'aimons pas le processus, nous ne participons pas à la danse ou à la parade nuptiale. Nous ne sommes que des spectateurs parlementaires dans cette chambre et dans l'autre.

Quant à la gestion de vos relations avec les syndicats, n'est-ce pas votre responsabilité première comme entreprise privée?

M. Cato : Absolument. C'est la responsabilité de l'employeur. C'est aussi la responsabilité du syndicat.

Je dirais, sénateur, que notre bilan à cet égard est excellent. Nous avons 78 conventions collectives actives dans notre réseau au Canada, aux États-Unis et au Mexique. Il n'y a qu'une petite poignée qui présentent un problème, et ce sont elles qui ont tendance à attirer l'attention du Parlement et des médias. Vous n'entendez pas parler de tous les autres cas où nous concluons régulièrement de nouvelles ententes à la table des négociations parce qu'il n'y a pas de problème et que le travail se poursuit. Nous continuons à faire fonctionner les trains pour transporter les marchandises à destination.

Le sénateur Yussuff : Certaines des nouvelles dispositions proposées dans le projet de loi vous aideront-elles à renforcer la relation avec vos agents négociateurs?

Mme McGuire : Il est important de dire que nous croyons à la négociation collective. Nous ne sommes pas là pour mettre fin aux négociations collectives. Nous sommes heureux qu'un processus spécial de médiation soit prévu dans le projet de loi.

À notre avis, plus il y a d'outils qui peuvent aider les parties à conclure des ententes à la table, mieux c'est. En définitive, comme vous le savez peut-être — et vous le savez très bien, sénateur —, l'arbitrage est un processus conservateur qui ne donnera qu'une augmentation salariale et sa durée. Il ne réglera aucun des problèmes du syndicat et du patronat.

Les syndicalistes que nous sommes ne tiennent qu'à conclure une entente. Comme vous le savez, la négociation collective est un travail difficile. Il faut deux parties désireuses d'investir pour trouver des solutions aux problèmes qu'ils connaissent de part et d'autre. Lorsqu'on en arrive à un point dans le processus où il devient évident qu'il n'y a pas moyen d'obtenir une entente, ce que nous cherchons, c'est l'outil qui permettra de prévenir des préjudices à l'échelle nationale.

That's what we're here to talk about is how we can make sure that in critical industries like rail — where we've done everything in our power to reach a deal, even with these new mechanisms — what is the next step to help the parties avoid national harm?

Senator Wilson: My questions are for the railways.

My first question is that Bill C-39 maintains a role for the Canada Industrial Relations Board after the government has decided to intervene under section 107 of the Canada Labour Code.

The mechanism for the government to initiate a binding dispute resolution process is via ministerial direction to the board. Can you share any insights on the mechanics of that process from the employer and supply chain perspective? How did that play out during the 2024 rail stoppages, for example?

Ms. McGuire: One of the challenges in the rail industry, as in other supply chain-critical industries, is the company needs time to wind down its operations. You can't simply shut down a railway where we move dangerous goods. You need up to 10 days to start winding down the network.

The other thing that is important is we impact the world economy. You have shippers internationally, in Asia specifically, who are looking to the bargaining to say, "What is happening?" They are going to start making decisions about moving products as early as the notice of a dispute. It is important that there be some pre-emptive tools to avoid this uncertainty, which is the purpose of the bill.

In 2024 specifically, there were a few things that happened. In May, former minister Seamus O'Regan referred the question of essential service to the CIRB, which delayed the process by three months, and this created more uncertainty about the process. We went back to bargaining. We ended up getting an intervention under section 107.

In our case, the CIRB ruled rather quickly because we didn't have the strike notice. In the case of CPKC, it took four days.

Mr. Cato: Thank you for the question. It is an excellent question. The decision maker under section 107 today is the minister. The minister can refer a question or issue direction to the CIRB, but it is the CIRB that then has to execute that direction.

Nous sommes là pour discuter de la façon dont nous pouvons veiller à ce que, dans les industries essentielles comme le transport ferroviaire — où nous avons fait tout en notre pouvoir pour conclure une entente, même avec ces nouveaux mécanismes —, quelle est la prochaine étape pour aider les parties à éviter un préjudice national?

Le sénateur Wilson : Mes questions s'adressent aux représentants des chemins de fer.

Ma première question est que le projet de loi C-39 maintient un rôle pour le Conseil canadien des relations industrielles après que le gouvernement ait décidé d'intervenir en vertu de l'article 107 du Code canadien du travail.

Le mécanisme qui permet au gouvernement d'enclencher un processus de règlement des différends exécutoire est une directive ministérielle adressée au conseil. Pouvez-vous nous parler des rouages de ce processus du point de vue de l'employeur et de la chaîne d'approvisionnement? Comment cela s'est-il passé pendant les arrêts ferroviaires de 2024, par exemple?

Mme McGuire : Un défi dans le secteur ferroviaire, comme dans d'autres secteurs critiques de la chaîne d'approvisionnement, c'est que l'entreprise a besoin de temps pour mettre fin à ses activités. On ne peut pas fermer sans autre forme de procès un chemin de fer qui transporte des marchandises dangereuses. Il faut 10 jours pour commencer à fermer le réseau progressivement.

L'autre détail important, c'est que nous avons une incidence sur l'économie mondiale. Il y a des expéditeurs à l'échelle internationale, en Asie plus précisément, qui surveillent les négociations pour savoir ce qui se passe et qui vont commencer à prendre des décisions sur le transport des produits dès qu'un différend se confirme. Il importe qu'il y ait des outils préventifs pour éviter cette incertitude, ce qui est l'objectif du projet de loi.

En 2024, plus précisément, il s'est passé des choses. En mai, l'ancien ministre Seamus O'Regan a renvoyé la question des services essentiels au Conseil canadien des relations industrielles, le CCRI, ce qui a retardé le processus de trois mois en plus d'aggraver le climat d'incertitude à son égard. Nous sommes revenus à la table et nous avons fini par obtenir une intervention en vertu de l'article 107.

Dans notre cas, le CCRI a rendu une décision plutôt rapide parce que nous n'avions pas publié un avis de grève. Dans le cas du CPKC, il a fallu quatre jours.

M. Cato : Je vous remercie de la question. Elle est excellente. À l'heure actuelle, c'est le ministre qui prend la décision en vertu de l'article 107. Le ministre peut renvoyer une question ou donner des directives au CCRI, mais c'est le CCRI qui doit les exécuter.

As we've seen through many work stoppages now where the government has seen fit to use section 107 to direct the board, the board doesn't have discretion over the execution of the direction. That's a conclusion the board itself has reached.

You have the minister making the decision to use 107 to direct the board to order the end to a work stoppage, to impose binding arbitration and extend the duration of the existing collective agreements.

The board then receives that direction and holds a hearing to hear from the parties on all of that. In our case in 2024, that process took four days from start to finish for the work stoppage.

The minister announced about 16 and a half hours into the work stoppage that he was using his authority under section 107 to direct the board. As I say, it was another three and a half days before we had crews returning to work and getting trains operating again. It is a slow, inefficient and indirect process, in our view.

Senator Wilson: My second question, as you pointed out, Mr. Cato, the Standing Senate Committee on Transport and Communications, examined these issues in detail.

One of our recommendations had to do with urgently considering the industrial inquiry commission's report, which included recommendations that made their way into the bill around a new special mediator process and geographic certification at B.C. ports. Can you comment on these changes?

Mr. Cato: We strongly support the amendments in Bill C-39 to enable an application from an employer for geographic certification. It is important to note the bill itself is not imposing geographic certification for B.C. ports; it allows an application from the employer so the CIRB can determine that application on its merits.

We are strongly of the view that this is required to support labour stability at our B.C. ports. Of course, the Port of Vancouver is a critical outlet on the CPKC network. We know they are coming up to bargaining, another round of bargaining with the International Longshore and Warehouse Union, or ILWU. We think it is very important for Canada's economic interests that the employer be allowed to submit that application.

Comme nous l'avons vu lors de nombreux arrêts de travail où le gouvernement a jugé bon d'invoquer l'article 107 pour donner des instructions au conseil, celui-ci n'a pas de pouvoir discrétionnaire quant à l'exécution des directives. C'est la conclusion à laquelle est arrivé le conseil lui-même.

Le ministre décide d'utiliser l'article 107 pour ordonner au conseil de mettre fin à un arrêt de travail, d'imposer l'arbitrage exécutoire et de prolonger la durée des conventions collectives existantes.

Le conseil reçoit ensuite cette directive et tient une audience pour entendre les parties sur tout cela. Dans notre cas, en 2024, il a fallu quatre jours entre le début et la fin du processus d'arrêt de travail.

Le ministre a annoncé, environ 16 heures et demie après le début de l'arrêt de travail, qu'il se prévalait des pouvoirs que lui confère l'article 107 pour donner des directives au conseil. Comme je l'ai dit, il a fallu attendre encore trois jours et demi avant que les équipes retournent au travail et que les trains reprennent le service. C'est un processus lent, inefficace et indirect, à notre avis.

Le sénateur Wilson : Ma deuxième question, comme vous l'avez souligné, monsieur Cato, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, a examiné ces questions en détail.

Une de nos recommandations portait sur l'examen urgent du rapport de la commission d'enquête sur l'industrie, qui comprenait des recommandations qui ont été intégrées au projet de loi concernant un nouveau processus spécial de médiation et de certification géographique dans les ports de la Colombie-Britannique. Pouvez-vous nous parler de ces changements?

M. Cato : Nous appuyons fermement les modifications proposées dans le projet de loi C-39 pour permettre à un employeur de présenter une demande d'accréditation géographique. Il est important de noter que le projet de loi lui-même n'impose pas la certification géographique pour les ports de la Colombie-Britannique; il permet une demande de l'employeur afin que le CCRI puisse déterminer le bien-fondé de cette demande.

Nous sommes fermement convaincus que c'est nécessaire pour favoriser la stabilité de la main-d'œuvre dans nos ports de la Colombie-Britannique. Bien entendu, le port de Vancouver est un point de vente essentiel du réseau du CPKC. Nous savons qu'il y aura une autre ronde de négociations avec l'International Longshore and Warehouse Union, ou ILWU. Nous croyons qu'il est très important pour les intérêts économiques du Canada que l'employeur soit autorisé à présenter cette demande.

Ms. McGuire: If I may add, the timing of the CIRB to make a decision once the B.C. ports submit the application is a cause of concern.

If the bill becomes law, and the application is submitted, will it be ruled on in time for the B.C. ports that start bargaining next year to benefit from it; that's a big question for us, and it is a big cause of concern.

[*Translation*]

Senator Gignac: Welcome to the witnesses. I had the opportunity to visit the ports of Montreal and Vancouver. Colleagues, if you ever get a chance to visit them, you'll be very impressed.

I agree with our witnesses that we need to restore Canada's reliability and reputation when it comes to ports and railways. That has a big impact on supply chains. As you said, it's not just a matter of managing a piece of land. I agree with the spirit of Bill C-39, although I have some reservations about certain aspects.

My question is for the Montreal Port Authority representatives. There was a strike in 2024 that lasted several days. I would like to know what effect the strike had on your reputation and on supply chains.

Mr. Bird: The work stoppage that we endured was clearly something repetitive that we had just gone through with the railway as well. Internationally, markets are inclined to say that it is now risky to do business with Canada because of the unreliability of our supply chains. That is clearly what happened.

At the same time as we were promoting an international investment project with private funding and private debt in international projects in Contrecœur, it was hard to position ourselves, because the feeling internationally was obvious fear about the reliability and stability of our supply chains. Markets have made that clear.

Today, Bill C-39 brings back much, but not all, of the reliability around our supply chains. It's a step in the right direction.

Senator Gignac: I would like to reiterate, Mr. Chair, that I visited the Port of Chennai and spoke to its CEO. I can confirm that operators pay attention and sometimes try to avoid the Port of Vancouver and, very often, the Port of Montreal.

Mme McGuire : Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, le moment où le CCRI prendra une décision une fois que les ports de la Colombie-Britannique auront présenté leur demande est préoccupant.

Si le projet de loi est adopté et que la demande est présentée, une décision sera-t-elle rendue à temps pour que les ports de la Colombie-Britannique qui commencent à négocier l'année prochaine puissent en bénéficier? C'est une question importante pour nous, et c'est une grande source de préoccupation.

[*Français*]

Le sénateur Gignac : Bienvenue aux témoins. J'ai eu l'occasion de visiter les ports de Montréal et Vancouver. Collègues, si vous avez la chance de les visiter un jour, vous serez très impressionnés.

Je suis d'accord avec nos témoins sur le fait qu'il faut rétablir la fiabilité et la réputation du Canada quant aux ports et aux chemins des fers. Cela a une grande incidence sur les chaînes d'approvisionnement. Comme vous l'avez dit, il ne s'agit pas simplement de gérer un bout de terrain. Je suis d'accord avec l'esprit du projet de loi C-39, même si j'ai des réserves par rapport à certaines choses.

Ma question s'adresse aux représentants de l'Administration portuaire de Montréal. Il y a eu une grève en 2024 qui a duré plusieurs jours. J'aimerais savoir l'effet que cette grève a eu sur votre réputation et sur les chaînes d'approvisionnement.

M. Bird : L'arrêt de travail que nous avons subi était clairement quelque chose de répétitif qu'on venait de vivre avec le chemin de fer aussi. À l'international, les marchés sont enclins à dire qu'il est maintenant risqué de faire affaire avec le Canada à cause du manque de fiabilité de nos chaînes logistiques. Il est clair que c'est cela qui est arrivé.

En même temps que nous faisions la promotion d'un projet d'investissement international avec du financement privé et de la dette privée dans des projets internationaux à Contrecœur, il était difficile de se positionner, parce que le sentiment à l'international était clairement de la crainte quant à la fiabilité et à la stabilité de nos chaînes. Je l'ai entendu de la part des marchés.

Aujourd'hui, avec le projet de loi C-39, on ramène une bonne partie de la fiabilité — mais pas de façon complète — autour de nos chaînes logistiques. C'est un pas dans la bonne direction.

Le sénateur Gignac : J'aimerais réitérer, monsieur le président, que j'ai visité le port de Chennai et parlé à son PDG. Je confirme que les opérateurs font attention et essaient d'éviter, dans certains cas, le port de Vancouver et, bien souvent, le port de Montréal.

Switching gears, this is for CP and CN. Tell me a little bit about the impact of Bill C-39. On another front, the bill will give farmers many more ways to access and share rail lines. I understand that you could lose customers. How significant is that? Is it more out of principle that you are opposed to it? It will give our farmers better opportunities, but it will also have an impact on the Port of Vancouver if we go with the 160-kilometre rule.

[*English*]

Mr. Cato: On extended interswitching, shippers have access today under the law to a competing railway. When the government's sunset extended interswitching in 2017, it also introduced legislation — Bill C-49 at the time — to create what is called long-haul interswitching. Long-haul interswitching addresses the competitive access issue, and it is in the Canada Transportation Act today. A shipper has access to a competing railroad up to 1,200 kilometres away. It's applied nationally, unlike extended interswitching, which happens in the three Prairie provinces. Long-haul interswitching exists across the country; there are some geographical and other exceptions, but it is applied nationally.

There are differences. With long-haul interswitching, the rate is based on comparable traffic, so it's essentially a commercial rate. The problem with extended interswitching is that it is cost-based rate regulation. That's what creates the dynamics, especially for us with the BNSF Railway at Coutts, Alberta, whereby the BNSF, a major U.S. railway company, can solicit traffic with a 160-kilometre reach into Canada at a cost-based regulated rate, but it is asymmetrical because there is no provision under American law whereby the same thing can happen there. So, you create a competitiveness problem that erodes business for Canadian railways, unionized Canadian railway workers and port workers who would otherwise handle that traffic.

Senator D. M. Wells: Thank you, witnesses.

We've heard what the railways have to do in preparation for potential job action, and Ms. McGuire said it is months ahead of time. What are your customers doing during this period? What are the risks?

Ms. McGuire: I will start, and maybe Mr. Cato can take it.

Changement de sujet : je m'adresse maintenant aux représentants de CP et CN. Parlez-moi un peu de l'incidence du projet de loi C-39. Sur un autre volet, ce projet de loi va donner aux agriculteurs beaucoup plus de moyens d'accès et de partage des voies ferrées. Je comprends que vous pourriez perdre de la clientèle. Est-ce significatif? Est-ce plus par principe que vous vous opposez à cela? Cela va donner la chance à nos agriculteurs d'avoir de meilleures opportunités, mais cela aura aussi un effet sur le port de Vancouver si on y va avec ces 160 kilomètres.

[*Traduction*]

M. Cato : En ce qui concerne l'interconnexion élargie, les expéditeurs ont aujourd'hui accès à une compagnie de chemins de fer concurrente en vertu de la loi. Lorsque le gouvernement a élargi l'interconnexion en 2017, il a également présenté un projet de loi — le projet de loi C-49 à l'époque — pour créer ce qu'on appelle l'interconnexion de longue distance. L'interconnexion de longue distance règle la question de l'accès concurrentiel, et c'est prévu dans la Loi sur les transports au Canada qui est en vigueur. Un expéditeur a accès à une ligne ferroviaire concurrente située jusqu'à 1 200 kilomètres de distance. Cette disposition s'applique à l'échelle nationale, contrairement à l'interconnexion étendue qui se limite aux trois provinces des Prairies. L'interconnexion de longue distance existe partout au pays; il y a des exceptions géographiques et autres, mais elle est appliquée à l'échelle nationale.

Il y a des différences. Dans le cas de l'interconnexion de longue distance, le tarif est fondé sur un trafic comparable; il s'agit donc essentiellement d'un tarif commercial. Le problème avec l'interconnexion élargie, c'est qu'il s'agit d'une réglementation des tarifs fondée sur les coûts. C'est ce qui crée la dynamique, surtout pour nous avec la BNSF Railway à Coutts, en Alberta, où la BNSF, une grande compagnie de chemins de fer des États-Unis, peut solliciter le trafic d'un tronçon de 160 kilomètres vers le Canada à un taux réglementé en fonction des coûts, mais c'est asymétrique parce qu'il n'y a pas de disposition dans la loi américaine qui permette que la même chose puisse se produire en sens inverse. C'est donc créer un problème de compétitivité qui nuit aux entreprises ferroviaires canadiennes, aux travailleurs syndiqués des chemins de fer canadiens et aux travailleurs portuaires qui s'occuperaient autrement de ce service.

Le sénateur D. M. Wells : Merci aux témoins.

Nous avons entendu ce que les compagnies de chemins de fer doivent faire pour se préparer à des moyens de pression, et Mme McGuire a dit qu'il faut s'y prendre plusieurs mois à l'avance. Que font vos clients pendant cette période? Quels sont les risques?

Mme McGuire : Je vais commencer, et peut-être que M. Cato pourra prendre le relais.

Our collective agreement with the teamsters expires at the end of this year. There are a few things. One, customers are already asking us questions now — what is happening? There is a lack of understanding of both processes, which is normal; we do a lot of education. There are concerns if there will be a strike on January 1. They are already making decisions now about where to move their traffic. We have sales and marketing folks going through Asia right now who are trying to get ahead of this to avoid that very issue. In the panel from earlier this afternoon, Peter Simpson talked about a labour disruption in northern B.C., which is the Port of Prince Rupert. That's a real issue. It is impacting the flow of traffic to Asia, and it is impacting our economy.

So, yes, everyone is looking, and they are making decisions early. They will move traffic elsewhere if they feel there is a concern that we will not be able to deliver for them.

Senator D. M. Wells: Especially in the case of just-in-time delivery, where they have contracts that they have to fulfill — that's correct?

Ms. McGuire: Correct.

Senator D. M. Wells: I want to switch over to the possible process of a pre-emptive triggering of section 107.

By the way, thank you for the comments regarding the work the Standing Senate Committee on Transport and Communications did on the labour study that we completed in June.

With the appointment of the special mediator, the possibility of binding arbitration — section 107 triggering after attempts at the bargaining table — wouldn't the step of having section 107 triggered before all this run counter to the application of the special mediator's role?

Mr. Cato: It would, senator.

We don't think intervention should occur or be possible, frankly, until the collective bargaining process has really run its course. Every meaningful opportunity for the parties to negotiate in good faith and reach a deal at the table — that's what is in everybody's best interests. That is always what we, as an employer, set out to achieve.

Under Bill C-39, there is really a two-key process that enables the minister, as it is drafted, to invoke section 107. You bargain collectively; you go through the conciliation process; and, up to day 75, the minister can take the decision to appoint the special

Notre convention collective avec les Teamsters expire à la fin de l'année. Il y a quelques éléments. Premièrement, les clients nous posent déjà des questions : que se passe-t-il? Il y a un manque de compréhension des deux processus, ce qui est normal; nous faisons beaucoup de sensibilisation. On se demande s'il y aura une grève le 1er janvier. Ils sont déjà en train de prendre des décisions quant à l'endroit où ils doivent acheminer leurs marchandises. À l'heure actuelle, nous avons des représentants des ventes et du marketing qui voyagent en Asie pour essayer de prendre les devants afin d'éviter ce problème. Parmi le groupe de témoins qui a comparu plus tôt cet après-midi, Peter Simpson a parlé d'une interruption de travail dans le nord de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire au port de Prince Rupert. C'est un véritable problème qui a une incidence sur la circulation vers l'Asie et sur notre économie.

Donc, oui, tout le monde surveille la situation et prend des décisions très tôt. Ils iront chercher ailleurs pour leurs besoins d'expédition des marchandises s'ils trouvent que nous ne sommes pas à la hauteur.

Le sénateur D. M. Wells : Surtout dans le cas des livraisons juste-à-temps, lorsqu'ils ont des contrats qu'ils doivent respecter — n'est-ce pas?

Mme McGuire : Tout à fait.

Le sénateur D. M. Wells : J'aimerais maintenant passer au processus éventuel de déclenchement préventif de l'article 107.

Soit dit en passant, je vous remercie de vos observations au sujet du travail que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a fait dans le cadre de l'étude sur la main-d'œuvre que nous avons terminée en juin.

Avec la nomination du médiateur spécial, la possibilité d'un arbitrage exécutoire — l'article 107 étant déclenché après des tentatives à la table de négociation —, est-ce que le déclenchement de l'article 107 ne serait pas contraire à l'application du rôle du médiateur spécial?

M. Cato : C'est exact, monsieur le sénateur.

Pour être franc, nous estimons qu'aucune intervention ne doit avoir lieu ni même être possible tant que le processus de négociation collective n'est pas véritablement terminé. Il faut laisser aux parties toutes les chances de négocier de bonne foi pour parvenir à un accord autour de la table : il en va de l'intérêt de chacun. En notre qualité d'employeur, c'est là ce que nous visons.

Dans son libellé actuel, le projet de loi C-39 prévoit un processus en deux étapes permettant au ministre d'invoquer l'article 107. Il faut d'abord mener une négociation collective et engager la procédure de conciliation. Le ministre a ensuite

mediator. The special mediator is what I would call the first key. You have to go through that process.

The special mediator will issue a report. The report will go to the parties and the minister. After five days, if there is still no agreement, that report gets made public. We think that's a very good thing. That means increased accountability and transparency for the conduct of the parties at the bargaining table. We think that will be helpful.

The second key is the national interest test; they describe it as a national-interest assessment under Bill C-39. The minister will have to reach the conclusion that a dispute between the two parties will impair the national interest. That's the second key.

Under Bill C-39, as it is written, the strike or lockout, has to have occurred before the minister can invoke section 107 and direct the CIRB to impose binding arbitration as the method of resolving the outstanding issues.

So, we think it is that final piece that's really the problem. Waiting for the strike or lockout to occur when a special mediator's report has concluded the parties have done everything they can to reach an agreement — they are hopelessly deadlocked, and they might be miles apart. Maybe meaningful bargaining is not even occurring anymore.

What, then, is the utility in putting the country — it is not just the employer and the union that will go through the work stoppage; it is the whole country, as well as our national and international supply chains, manufacturers, exporters, the grain industry, potash — you name it. You are putting all those parties who are not at the bargaining table through economic harm. You are sending a signal to the world, again, that Canada is not a reliable place to do business or invest because we are frequently shutting down different parts of our supply chain.

Our supply chain is very much a chain. If one link is not operating, then the whole system is impacted.

We think the piece that really needs to be addressed is the ability for the government to intervene proactively to prevent the work stoppage from —

Senator D. M. Wells: Would that be during the report phase?

The Chair: Sorry, senator. We have to move on.

jusqu'au 75e jour pour nommer un médiateur spécial. La nomination d'un médiateur spécial constitue la première étape et ce processus est inéluctable.

Le médiateur spécial rédige un rapport, qui est transmis aux parties et au ministre. Au terme d'un délai de cinq jours, si aucun accord n'a été conclu, ce rapport est rendu public. Nous estimons cette mesure très judicieuse. Elle garantit une plus grande transparence et un sens accru des responsabilités de la part des parties à la table des négociations. À notre avis, elle sera utile.

Le deuxième élément clé réside dans le critère de l'intérêt national, qui fait l'objet d'une évaluation au titre du projet de loi C-39. Le ministre doit conclure qu'un différend entre les deux parties porterait atteinte à l'intérêt national. Voilà le deuxième élément clé.

En l'état actuel du projet de loi C-39, une grève ou un lockout doit nécessairement avoir eu lieu pour que le ministre puisse invoquer l'article 107 et ordonner au CCRI d'imposer l'arbitrage exécutoire afin de régler les différends en suspens.

Nous pensons donc que c'est cette dernière étape qui pose véritablement problème. Attendre qu'une grève ou un lockout éclate, alors que le rapport d'un médiateur spécial a établi que les parties ont tout fait pour parvenir à un accord, mène à l'impasse totale : leurs positions sont peut-être inconciliables et il n'y a peut-être même plus de véritable négociation.

Quel est donc l'intérêt de mettre le pays dans cette situation? Ce ne sont pas seulement l'employeur et le syndicat qui subiront les conséquences d'un arrêt de travail : c'est le pays tout entier, nos chaînes d'approvisionnement nationales et internationales, nos fabricants, nos exportateurs, l'industrie céréalière, celle de la potasse… la liste est longue. Un tel arrêt cause un préjudice économique à toutes ces parties, qui ne siègent pas à la table des négociations, et il envoie au monde entier, une fois de plus, le signal que le Canada n'est pas un endroit fiable pour faire des affaires ou investir, puisque les maillons de la chaîne d'approvisionnement se trouvent fréquemment paralysés.

Notre chaîne d'approvisionnement est une véritable chaîne. Si un maillon cède, c'est l'intégrité de tout le système qui est menacé.

La véritable question est celle de la capacité du gouvernement à intervenir de manière proactive pour empêcher l'arrêt de travail de...

Le sénateur D. M. Wells : Est-ce que cela aurait lieu pendant la phase de rapport?

Le président : Je suis désolé, monsieur le sénateur. Nous devons passer à autre chose.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: My question is for Paul Bird. The Port of Montreal is my city's port. I have visited it several times and even covered labour disputes there. My question won't be about that, but it will be about Contrecœur. With your expansion to Contrecœur, you dealt with the old system. I am thinking in particular of a threatened fish species, the copper redhorse, where you had to compensate for the loss of aquatic grass beds.

Can you tell us about the delays from start to finish with this or any other example? How might Bill C-39 have helped you or not in this situation? In a few minutes.

Mr. Bird: Do you have three hours?

Senator Miville-Dechêne: The main obstacles.

Mr. Bird: For us, it's clear that the process to get to the decision statement we received in 2021... The environmental process started in 2014, and for our official filings in 2017, our application was filed with the agency for our decision statement. It took four years, from 2017 to 2021, for our application to be considered complete and for the minister to make a decision.

I would say that, in this case, the decision statement did not resolve the issue of the copper redhorse. We still had to work with the Department of Fisheries and Oceans from 2021 until September 2025 to get our permits. It was yet another process, especially since our decision statement had over 280 conditions and over 100 recommendations that were already attached to it.

I would say that the process started in 2014, it was tabled in 2017 and then the department delivered the so-called Decision Statement in 2021. From 2021 to 2025, the goal was to obtain permits to work on compensatory projects related to the copper redhorse.

As a result, it was a long process. However, the Port of Montreal fast-tracked it. We took over the committees. We worked directly with Fisheries and Oceans. We changed the model for getting our permits. It works, and today I think it will require a thorough checklist to ensure that the decision-making process does not take more than a year. My only fear is this: How long will the checklist be and how long will it take for an application to be considered complete before the one-year period begins?

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Ma question est pour M. Paul Bird. Le port de Montréal, c'est le port dans ma ville; je l'ai visité plusieurs fois et j'y ai même couvert des conflits de travail. Ma question ne portera pas là-dessus, mais elle va porter sur Contrecœur. Avec votre expansion à Contrecœur, vous avez vécu l'ancien système. Je pense, notamment, à une espèce de poisson menacée, le chevalier cuivré, pour laquelle vous avez dû compenser les pertes aquatiques des herbiers.

Pouvez-vous, avec cet exemple ou un autre, nous parler des retards subis du début à la fin du projet? Comment le projet de loi C-39, dans ce contexte, aurait-il pu ou non vous aider? En quelques minutes.

M. Bird : Avez-vous trois heures?

La sénatrice Miville-Dechêne : Les principales embûches.

M. Bird : Pour nous, il est clair que le processus — pour se rendre à la déclaration de décision que nous avons reçue en 2021. Le processus environnemental a été enclenché en 2014 et, pour nos dépôts officiels en 2017, notre demande a été déposée à l'Agence concernant notre déclaration de décision. De 2017 à 2021, il a fallu quatre ans pour que nos dossiers soient considérés comme complets et que la ministre prenne une décision.

Je vous dirais que, dans ce dossier, la déclaration de décision ne réglait pas la question du chevalier cuivré. Il fallait encore travailler avec le ministère de Pêches et Océans, de 2021 jusqu'en septembre 2025, pour obtenir nos permis. C'était encore un processus de plus, d'autant plus que notre déclaration de décision avait au-delà de 280 conditions et au-delà d'une centaine de recommandations qui y étaient déjà rattachées.

Donc, je vous dirais que le processus débute en 2014; il s'ensuit le dépôt en 2017, puis la décision du ministère sur le fameux *Decision Statement* en 2021. De 2021 jusqu'en 2025, il s'agissait d'obtenir les permis pour les travaux, pour les projets compensatoires rattachés au chevalier cuivré.

Par conséquent, c'était un long processus. Par contre, l'accélération a été mise en place par le port de Montréal. Nous avons pris en charge les comités. Nous avons travaillé directement avec Pêches et Océans. Nous avons changé de modèle pour obtenir nos permis. Cela fonctionne et, aujourd'hui, je pense qu'il faudra une liste de vérification bien remplie pour veiller à ce que le processus ne demande pas plus d'un an jusqu'à la décision. Ma seule crainte est la suivante : quelle sera la longueur de cette liste et combien de temps faudra-t-il pour qu'un dossier soit jugé complet avant d'enclencher la période d'un an?

Senator Miville-Dechêne: Exactly. That's where I wanted to take you because a year sounds great, but now we're being told, "No, no, a lot of things will be done upstream." It took you... And you're not a foreign company?

Mr. Bird: No.

Senator Miville-Dechêne: You're in Montreal, you understand French and English.

Mr. Bird: Yes, exactly.

Senator Miville-Dechêne: You know the regulations. How long did it take you?

Mr. Bird: I started at the port in 2020. Our documents, the decision statements, had already been submitted in 2017. It took us almost nine years, from 2017 to 2025. I would add that, in the entire international call for tenders process for building infrastructure in the water—I think Peter is going to experience something similar—the responsibility was transferred to the Montreal Port Authority for building in the water. Few foreign countries want to take the risk of undertaking the permitting and consultation process with First Nations, as well as environmental offset projects in Canada. It's a headache. Now, internationally, people are looking at us and stepping back. That's why we at the Port of Montreal undertook it. If we had not done so, we would not be prepared to carry out the project with an international group.

Senator Hébert: My first question is for Mr. Bird, and then I will move on to Ms. McGuire. Mr. Bird, in your introduction, you talked about the 72-hour issue. I also understand that you talked about other things and that you are satisfied with several aspects of the bill. It's true that we've lost ground internationally. Our performance indicators are declining in the reports of international bodies, such as the World Bank and others, when compared with other countries around the world. You talked about the 72-hour time frame, and you seem to be saying that it's not enough. We have heard other groups in the other place, such as the St. Lawrence Shipowners and business groups, say that they have reservations about this.

Mr. Bird: Yes. In shipping, just like in rail, a 72-hour time frame is really too short. Let me explain, using the example of containers. Whether it's containerized grain or containerized cargo, a container usually takes 14 days to cross Europe and about 10 days to cross the Pacific to the Port of Vancouver. I don't want to interfere in negotiations or in collective agreements, but I would say that a 72-hour time frame is much too short. There are a lot of levers and positioning, but within 72 hours, any possible reaction or clever upstream planning on the

La sénatrice Miville-Dechêne : Exactement. C'est là où je voulais vous amener parce que c'est beau un an, mais là, on nous dit : « Non, non, il y a plein de choses qui vont se faire en amont. » Vous, cela vous a pris — et vous n'êtes pas une compagnie étrangère?

M. Bird : Non.

La sénatrice Miville-Dechêne : Vous êtes à Montréal, vous comprenez le français et l'anglais.

M. Bird : Oui, exact.

La sénatrice Miville-Dechêne : Vous connaissez la réglementation. Combien de temps cela vous a-t-il pris?

M. Bird : Je suis arrivé au port en 2020; le dépôt de nos documents avait déjà été fait en 2017, donc les déclarations de décisions. De 2017 à 2025, ça nous a pris près de neuf ans. Je rajouterais que, dans tout le processus d'appel d'offres international pour construire une infrastructure dans l'eau — je pense que Peter va vivre un peu la même chose —, la responsabilité a été transmise à l'Administration portuaire de Montréal pour la construction dans l'eau. Peu de pays étrangers veulent prendre le risque d'entreprendre le processus de délivrance de permis et de consultation avec les Premières Nations, ainsi que les projets compensatoires environnementaux au Canada. C'est une grosse boule. Maintenant, à l'international, on nous regarde et on recule : c'est pour cela que nous, au port de Montréal, nous l'avons entrepris. Si nous ne l'avions pas fait, on ne serait pas prêt à réaliser le projet avec un groupe international.

La sénatrice Hébert : Ma première question s'adressera à M. Bird, et ensuite, je passerai à Mme McGuire. Monsieur Bird, dans votre introduction, vous avez parlé de la question des 72 heures. Je crois comprendre aussi que vous avez parlé d'autres choses; je crois comprendre que vous êtes satisfait de plusieurs éléments du projet de loi. C'est vrai qu'on a perdu des plumes à l'international : nos indices de performance baissent dans les rapports des instances internationales, comme la Banque mondiale et autres, quand elles nous comparent avec d'autres pays dans le monde. Vous avez parlé du délai de 72 heures, et vous semblez dire que ce n'est pas assez. On a entendu d'autres groupes dans l'autre Chambre, comme les Armateurs du Saint-Laurent ou des regroupements d'affaires, dire qu'ils ont des réserves là-dessus.

M. Bird : Oui. Dans le monde maritime — un peu comme dans le monde ferroviaire —, un délai de 72 heures, c'est vraiment trop court. Je vous explique. Je prends l'exemple des conteneurs : que ce soit du grain conteneurisé ou du cargo conteneurisé, un conteneur, normalement, prend 14 jours pour traverser l'Europe et une dizaine de jours pour traverser le Pacifique vers le port de Vancouver. Je ne veux pas m'immiscer dans les négociations et ce n'est pas ce que je fais avec les conventions collectives, mais je vous dirais qu'un délai de 72

part of shipping companies is impossible. Whenever there is a risk, it takes them not weeks, but months and months to start moving to competing ports. In our case, the move is not toward eastern Canadian ports, but toward ports on the U.S. east coast. A 72-hour time frame is too short. A few weeks would be an acceptable time frame for us to be able to work with the shippers to get better organized and have fewer impacts on global supply chains.

Senator Hébert: Could you live with the 14-day time frame proposed by some other groups?

Mr. Bird: Yes.

Senator Hébert: It's not perfect, but if you have to choose between perfect and good enough, could that be something useful?

Mr. Bird: Fourteen days could work.

Senator Hébert: Thank you. Ms. McGuire, you have given us very articulate answers to our questions. You were very articulate on the issue of current mechanisms that do not always offer solutions to substantive problems. Settling salaries is great, but I'd like to hear what you have to say about the mediator. Reservations have been expressed about who should appoint the mediator and on whose recommendation? Do you have any recommendations on that?

Ms. McGuire: Thank you for the question. I will answer in English to make sure I don't get it wrong.

Senator Hébert: Your French seems very good, though.

Ms. McGuire: My French is very good, but I think in English.

[*English*]

I will say that federal mediation conciliation services, practically speaking, are providing recommendations to the Minister of Labour on who should be the special mediator and who should be the third party. I was involved in one at Canada Post, where I used to work. I have lived through this. They are well equipped to identify third parties who understand the industry and understand the parties. From my perspective, I'm very comfortable with the process they have in place, and I believe they are well equipped to do it.

[*Translation*]

Senator Hébert: Thank you.

heures, c'est beaucoup trop court. C'est beaucoup de leviers, c'est du positionnement, mais à l'intérieur de 72 heures, il n'y a pas de réaction possible ou de planification intelligente en amont qui peut se faire de la part des compagnies maritimes. Le délai de 72 heures, dès qu'il existe un risque, il ne s'agit pas de semaines, mais il s'agit de mois et de mois pour qu'ils commencent à déplacer les marchandises vers des ports concurrents. Dans notre cas, ça ne se déplace pas vers les ports de l'Est du Canada; ça se déplace vers les ports de la côte Est des États-Unis. Un délai de 72 heures est trop court; quelques semaines seraient un délai acceptable pour que nous puissions travailler avec le monde maritime, pour être mieux organisés et avoir moins de répercussions sur les chaînes mondiales.

La sénatrice Hébert : Pourriez-vous vivre avec le délai de 14 jours proposé par certains autres groupes?

M. Bird : Oui.

La sénatrice Hébert : Ce n'est pas l'idéal, mais si l'on a à choisir entre l'idéal et quelque chose de bien. Est-ce que ça pourrait être quelque chose?

M. Bird : Quatorze jours, cela pourrait fonctionner.

La sénatrice Hébert : Merci beaucoup. Madame McGuire, vous nous avez offert des réponses très éloquentes à nos questions. Vous avez d'ailleurs été très éloquente sur la question des mécanismes actuels qui n'offrent pas toujours de solutions pour régler les problèmes de fond. C'est bien de régler les salaires, mais — J'aimerais vous entendre sur la question du médiateur, parce que des réserves ont été émises quant au choix de l'instance qui devrait nommer le médiateur : sur quelle recommandation? Avez-vous des recommandations à ce sujet?

Mme McGuire : Merci pour cette question. Je vais répondre en anglais pour m'assurer que je ne manque pas mon coup.

La sénatrice Hébert : Votre français a l'air très bon pourtant.

Mme McGuire : Mon français est très bon, mais je pense en anglais.

[*Traduction*]

Concrètement, je dirais que les services fédéraux de médiation et de conciliation formulent des recommandations au ministre du Travail concernant le choix du médiateur spécial et de la tierce partie. J'ai participé à un tel processus lorsque je travaillais chez Postes Canada : je l'ai vécu de l'intérieur. Ces services sont tout à fait indiqués pour identifier des tiers qui connaissent bien le secteur et comprennent les parties en présence. Pour ma part, je suis entièrement satisfait du processus qu'ils ont mis en place, et je crois qu'ils ont pleinement la capacité de s'en charger.

[*Français*]

La sénatrice Hébert : Merci.

Mr. Bird, could you tell us about the sectors that are particularly at risk because of the 72-hour time frame? Are there particular sectors where it is more critical to amend this provision of the act for Canadians?

Mr. Bird: In the few seconds we have left, I would say that the important thing is to feed Canadians. The entire food chain is affected—

[*English*]

This includes frozen foods, fresh fruits, medical supplies, for sure, and key goods coming into Canada.

[*Translation*]

All computer parts are key parts to ensure continuity. These are really the sectors that would be affected.

Senator Hébert: Can it undermine our competitiveness?

Mr. Bird: Yes.

[*English*]

The Chair: That's very quick. Thank you.

Senator Boehm: Thank you to our witnesses. My question is a railway-related one. We had a delegation of Mexican assembly members here last week, and we had very good meetings. We discussed the movement of trade between our two countries and, in some cases, avoiding the large country that is in between us through intermodal trade and the like.

The question I was asked by the head of the delegation at one point — and he is the president of the federation of unions of Mexico — is whether we are reliable and consistent. It's no secret that trade between Mexico and Canada has increased over the past couple of years, but Mexico is looking for a signal that we are really open for business.

My question is really this: What are you hearing from your Mexican counterparts? How real is this?

Mr. Cato: Thank you very much for the question. It's an excellent question.

As many of you know, it's three and a half years now that we have been CPKC since we acquired the Kansas City Southern, which extended our network south from Kansas City right down into the heart of Mexico, connecting us into the Port of Lazaro Cardenas on the Pacific side and Veracruz on the Gulf side. We have our land bridge between Canada and Mexico. We have seen

Monsieur Bird, pourriez-vous nous parler des secteurs qui sont particulièrement à risque à cause du délai de 72 heures? Y a-t-il des secteurs en particulier où il est plus névralgique d'amender cette disposition de la loi pour les Canadiens?

M. Bird : Dans les quelques secondes qui nous restent, je vous dirais que l'important est de nourrir la population canadienne : toute la chaîne alimentaire est affectée —

[*Traduction*]

Cela vaut pour les produits surgelés, les fruits frais, les fournitures médicales, bien sûr, ainsi que les produits essentiels entrant au Canada.

[*Français*]

Toutes les pièces informatiques sont des pièces maîtresses pour assurer une continuité; ce sont vraiment ces secteurs qui seraient affectés.

La sénatrice Hébert : Cela peut-il miner notre compétitivité?

M. Bird : Oui.

[*Traduction*]

Le président : C'est très rapide. Merci.

Le sénateur Boehm : Merci à nos témoins. Ma question porte sur le secteur ferroviaire. La semaine dernière, nous avons accueilli une délégation de députés mexicains, et nos entretiens ont été très fructueux. Nous avons discuté des échanges commerciaux entre nos deux pays et, dans certains cas, des moyens de contourner le grand pays qui nous sépare, notamment grâce au transport intermodal et à des solutions comparables.

À un moment donné, le chef de la délégation — qui préside également la fédération des syndicats du Mexique — m'a demandé si nous étions fiables et cohérents. Ce n'est un secret pour personne, les échanges commerciaux entre le Mexique et le Canada se sont intensifiés ces deux dernières années, mais le Mexique attend un signe indiquant que nous sommes véritablement ouverts aux affaires.

Ma question est en réalité la suivante : que vous disent vos homologues mexicains? Dans quelle mesure cela correspond-il à la réalité?

M. Cato : Merci beaucoup pour cette question. C'est une excellente question.

Comme beaucoup d'entre vous le savent, cela fait maintenant trois ans et demi que notre rachat de Kansas City Southern a donné naissance au réseau CPKC. Celui-ci s'étend désormais de Kansas City jusqu'au cœur du Mexique, reliant le Canada aux ports de Lázaro Cárdenas sur la côte Pacifique et de Veracruz sur la côte du Golfe. Il constitue un véritable pont terrestre entre le

significant growth in that direct trade between Canada and Mexico and Mexico-Canada in that 3 to 4-year period.

A range of sectors, such as Canadian agricultural and energy products, are going south, and Mexican produce is coming north. We are honoured to play a role in connecting Canada and Mexico with the only single-line rail network that connects the two countries. Mexico is very important to us. We're very much engaged with the federal government on the trade diversification agenda. We see Mexico as playing a very significant role there for Canada in the years to come. We have seen excellent cooperation engagement between the Government of Canada and the government of Mexico. We very much applaud that.

With respect to supply chain reliability and transportation reliability, in 2024, in the lead-up to our disruption in August of that year, we saw intense interest from all sorts of foreign governments, whether it was the United States or Mexico or even beyond, about what was happening, when there might be a shutdown and when global supply chains might be impacted by a work stoppage at CPKC. There was intense interest.

That really underscores how much it matters for our international reputation to get this legislation right.

Senator Boehm: Are your counterparts aware of the bill?

Mr. Cato: Yes, they are. I was in Mexico City just a few weeks ago for the North Capital Forum, and there was a lot of discussion with lawmakers there. I am very much engaged with the ambassador here in Ottawa and his team; they are absolutely tracking this. They are very interested in Canada sending a signal that its transportation supply chains are going to be reliable.

Senator Boehm: Thank you. If there is time, could Ms. McGuire offer a comment?

The Chair: Sorry, not right now.

Senator Prosper: Thank you to our witnesses. Mr. Cato, I have a question for you. I understand from your testimony that you oppose extended interswitching. You mentioned that the policy encourages trade movement into the U.S., and you want it removed from the bill.

Canada et le Mexique. Nous avons ainsi constaté une croissance significative des échanges bilatéraux directs entre le Canada et le Mexique au cours de cette période.

Les produits de divers secteurs — notamment ceux des secteurs agricole et énergétique canadiens — prennent la direction du sud, tandis que les produits maraîchers mexicains sont acheminés vers le nord. Nous sommes fiers de contribuer à relier le Canada et le Mexique grâce au seul réseau ferroviaire continu qui unit les deux pays. Le Mexique revêt une grande importance à nos yeux. Nous collaborons étroitement avec les instances fédérales dans le cadre du programme de diversification des échanges commerciaux et nous sommes convaincus que le Mexique jouera un rôle clé pour l'avenir du Canada. Nous constatons une excellente coopération entre les gouvernements canadien et mexicain et nous en réjouissons vivement.

En ce qui concerne la fiabilité des transports et des chaînes d'approvisionnement, nous avons constaté, à l'approche de notre grève d'août 2024, un vif intérêt de la part de divers gouvernements étrangers — des États-Unis, du Mexique et d'autres nations. On cherchait à savoir quand un arrêt de travail chez CPKC pourrait survenir et à quel moment les chaînes d'approvisionnement mondiales risquaient d'être perturbées. L'attention portée à la situation était considérable.

Cela montre bien à quel point il est essentiel, pour notre réputation internationale, de rédiger cette législation avec soin.

Le sénateur Boehm : Vos interlocuteurs ont-ils connaissance de ce projet de loi?

M. Cato : Oui, tout à fait. Je me trouvais à Mexico il y a quelques semaines à peine pour le North Capital Forum, et nous avons eu de nombreux échanges avec les législateurs sur place. Je travaille en étroite collaboration avec l'ambassadeur à Ottawa et son équipe, qui suivent cette question de très près. Ils souhaitent vivement que le Canada envoie un signal clair quant à la fiabilité de ses chaînes d'approvisionnement dans le secteur du transport.

Le sénateur Boehm : Merci. Si le temps le permet, Mme McGuire souhaiterait-elle prendre la parole?

Le président : Désolé, pas pour le moment.

Le sénateur Prosper : Merci à nos témoins. Monsieur Cato, j'ai une question à vous poser. D'après votre témoignage, je comprends que vous vous opposez à l'interconnexion étendue. Vous avez souligné que cette mesure favorisait l'acheminement de marchandises vers les États-Unis et que vous souhaitiez qu'elle soit supprimée du projet de loi.

There was some discussion from Senator Gignac with respect to long-haul interswitching versus extended interswitching — different rates, rate-based and cost-based.

I'm curious. My understanding is that there have been independent reviews. There have been studies, and I'm thinking of the Emerson report in this regard. I am wondering what those studies found, and what did the government do with that information? Can you expand upon that a bit?

Mr. Cato: Absolutely, senator. Thank you for the question. This is an issue that has been looked at many times over the years. As I indicated earlier, David Emerson led the last statutory review of the Canada Transportation Act and did a very deep dive, I would say, on this whole issue of extended interswitching. He ultimately concluded that it should be sunset because of the competitiveness harms that it was creating for Canadian railways versus our competitors in the United States.

Transport Canada at the time, with the former Associate Deputy Minister, testified in Parliament about those competitiveness harms, and that that's why the government was sunsetting the policy but replacing it with long-haul interswitching, which is there today.

Long-haul interswitching gives the shipper that competitive access to another carrier if they want to contract with that other carrier for the long-haul portion of the movement. But it removes this market distortion that you get with cost-based rate regulation on one side of the border. It removes that perverse incentive to move traffic to an American carrier.

Senator Prosper: Thank you.

Mr. Xotta, I have a question for you. Bill C-39 would require an Indigenous advisory committee at port authorities. How would the Vancouver Fraser Port Authority ensure its advice can help change port decisions?

Mr. Xotta: Thanks for the question.

As I mentioned in my prepared remarks, the port authority has well established Indigenous and First Nations engagement activities. There are approximately 50 First Nations that we engage with on a regular basis. Obviously, those that are more proximate to the port facilities are ones that we engage with on a more regular basis and have, as I mentioned, relationship agreements.

Le sénateur Gignac a abordé la question de l'interconnexion de longue distance par rapport à l'interconnexion étendue — selon des taux différents, soit en fonction des tarifs du marché ou fondés sur les coûts.

Je m'interroge sur un point : si je ne m'abuse, des analyses indépendantes ont été menées et des études réalisées — je pense en particulier au rapport Emerson. Quelles ont été les principales conclusions de ces travaux, et quelle suite le gouvernement a-t-il donnée à ces informations? Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Cato : Bien sûr, monsieur le sénateur. Je vous remercie de votre question. C'est un sujet qui a été examiné à maintes reprises au fil des ans. Comme je l'ai mentionné plus tôt, David Emerson a dirigé le dernier examen législatif de la Loi sur les transports au Canada et a mené une analyse très poussée de toute la question de l'interconnexion étendue. Il a conclu qu'il fallait y mettre un terme en raison des préjudices que cela causait à la compétitivité des chemins de fer canadiens face à nos concurrents américains.

À l'époque, Transports Canada, par l'entremise de son ancien sous-ministre délégué, avait témoigné devant le Parlement au sujet de ces atteintes à la compétitivité. C'est précisément la raison pour laquelle le gouvernement avait décidé d'abolir cette politique et de la remplacer par un système d'interconnexion de longue distance, qui est toujours en vigueur aujourd'hui.

L'interconnexion sur longue distance permet à l'expéditeur de retenir, à des conditions concurrentielles, les services d'un autre transporteur pour conclure un contrat portant sur le trajet longue distance. Cela élimine la distorsion du marché découlant d'une réglementation tarifaire unilatérale, de même que l'incitation perverse à rediriger le trafic vers un transporteur américain.

Le sénateur Prosper : Merci.

Monsieur Xotta, j'ai une question à vous poser. Le projet de loi C-39 prévoit la mise en place d'un comité consultatif autochtone au sein des autorités portuaires. Comment l'Administration portuaire Vancouver-Fraser s'assurerait-elle que ses avis puissent contribuer à faire évoluer les décisions portuaires?

M. Xotta : Merci pour votre question.

Comme je l'ai indiqué dans mon allocution, l'administration portuaire mène de longue date un dialogue constant avec les populations autochtones et les Premières Nations. Nous entretenons des relations régulières avec une cinquantaine d'entre elles. Bien entendu, nos échanges sont particulièrement fréquents avec les communautés situées à proximité des installations portuaires, avec lesquelles nous avons conclu, tel que je l'ai souligné, des accords de partenariat.

These relationship agreements are, essentially, to establish a protocol with those nations so that we are taking Indigenous knowledge and guidance as it relates to ongoing port operations, discussions around permitting of additional projects or activities in the port and really making sure that we're not engaging with the First Nations on a transactional basis. We are not there when we need something; we are there to cultivate a relationship that is fruitful for all. That, I think, is the principle that Bill C-39 intended and, hence, the flexibility we're looking for to continue doing what we're doing that is actually working on behalf of the port and for Canada without creating duplicate processes.

Ces accords de partenariat visent essentiellement à établir un protocole avec ces nations afin que nous puissions tenir compte des savoirs et des conseils autochtones en ce qui a trait aux opérations portuaires en cours, aux discussions relatives à l'octroi de permis pour des projets ou activités supplémentaires dans le port, et afin de ne pas nous limiter à des relations purement transactionnelles avec les Premières Nations. Nous ne sommes pas présents auprès des communautés uniquement lorsque nous avons besoin d'elles : nous sommes là pour cultiver une relation mutuellement bénéfique. C'est précisément l'esprit du projet de loi C-39, qui nous offre la souplesse nécessaire pour poursuivre nos initiatives fructueuses — ce qui fonctionne si bien pour le port et pour le Canada —, sans alourdir les procédures par des doublons.

Senator Prosper: Thank you.

Le sénateur Prosper : Merci.

Senator Woo: I have a question for the port witnesses on the bigger question of port competitiveness and productivity on which work stoppages are a factor but not the only factor.

Le sénateur Woo : J'ai une question à poser aux témoins représentant les ports concernant la question plus large de la compétitivité et de la productivité portuaires, pour lesquelles les arrêts de travail constituent un enjeu, mais pas le seul.

The other big factor, of course, is automation, and Canadian ports are notoriously laggards when it comes to automation compared to ports in Asia.

I wonder if Mr. Xotta and our colleagues from Montreal can talk a bit about why there is such low uptake on automation of port functions, and whether this bill has any impact on your plans for deeper and faster automation at ports?

L'autre facteur important, bien sûr, est l'automatisation, et les ports canadiens sont connus pour être à la traîne en la matière par rapport aux ports asiatiques.

Je me demande si M. Xotta et nos collègues de Montréal pourraient nous expliquer brièvement pourquoi l'automatisation des opérations portuaires est si peu répandue, et si ce projet de loi a une incidence sur vos projets visant à approfondir et à accélérer l'automatisation dans les ports?

Mr. Xotta, would you like to start?

Monsieur Xotta, souhaitez-vous commencer?

Mr. Xotta: Sure. Thanks for the question, Senator Woo.

M. Xotta : Bien sûr. Merci pour votre question, sénateur Woo.

The bill absolutely assists us. The dimension of the work that Canada is outlining is to accelerate our trade ambitions and to adopt digitization in a manner that will assist all industrial sectors in Canada, including ports.

Ce projet de loi nous est d'un précieux soutien. L'envergure des mesures envisagées par le Canada permettra d'accélérer la concrétisation de nos ambitions commerciales et de favoriser la numérisation au bénéfice de tous les secteurs industriels du pays, y compris les ports.

Now is a time when the dependence that Canada has, as a relatively small population with a lot of products that we want to sell to the world, and we rely on relatively few supply chains and disproportionately, I would say, on the West Coast, Vancouver and Prince Rupert.

Vu sa population relativement restreinte et la diversité des produits qu'il cherche à exporter, le Canada s'appuie sur un réseau restreint de chaînes d'approvisionnement, tout en dépendant de façon excessive de la côte ouest, notamment des ports de Vancouver et de Prince Rupert.

Using scarce industrial land as efficiently as possible will inevitably require the adoption of technology to move cargo faster and more efficiently. We think that Bill C-39, with all of its dimensions, including that around digitization, really creates some urgency for us to move forward.

Pour exploiter au mieux les rares terrains industriels disponibles, il faudra inévitablement recourir à des technologies permettant d'acheminer les marchandises plus rapidement et plus efficacement. Nous estimons que le projet de loi C-39, dans toutes ses dimensions, y compris celle relative à la numérisation, nous incite véritablement à passer à la vitesse supérieure.

If I can echo the comments of some of the previous responses, supply chain planning is one of those things that really suffers from disruption very consequentially, and it has a long tail. Short disruption or the threat of disruption has a long impact.

Bill C-39, in totality, I think strikes a balance, creating incentives for all to move forward. Thanks.

Senator Woo: Mr. Bird?

Mr. Bird: It's always hard to push technology into brownfield projects. If we look at the port infrastructure in Montreal and on the East Coast, which I know more, we are a bit stuck in the 1980s. You're right.

The fact that we're now pushing infrastructure needs to a higher level with greenfield projects, it's uplifting the whole infrastructure in and around the ecosystem of Montreal. We are seeing a shift on making sure they stay competitive with greenfield projects that are now coming in at a high level of automation or semi-automation and a high level of technology. This is uplifting the whole ecosystem in and around Montreal. We are seeing this.

We're also seeing the efficiency of learning from across the pond how important logistic chains and integration of logistic chains are key. You can have a very high-performing port, but if the rest of the chain is not integrated, it doesn't have the overall value.

Now we're seeing a view of looking at it not being scared anymore of automation — we are welcoming it — and how we bind this into an integrated process for the overall logistic chains.

We see the St. Lawrence River as a highway. We can bring your goods deep into the St. Lawrence River. Having the same automated ports will increase efficiency, but integrating these chains into the Ottawa market, the greater Toronto market and the U.S. East Coast markets, which are all markets we hit for importers and exporters, that's key.

So it is not just binding ourselves to look at the ports; we need to look at the overall logistic chains. It's coming, and I feel it with the greenfield projects.

Senator Cuzner: In an attempt to build trust in the process, it has been suggested that both employers and employees have a say in the selection of the special mediator as opposed to just

Pour faire écho aux observations formulées dans le cadre de précédents échanges, la planification de la chaîne d'approvisionnement constitue un domaine particulièrement vulnérable, où la moindre perturbation — voire la simple menace de perturbation — entraîne des conséquences durables.

Dans l'ensemble, le projet de loi C-39 trouve un juste équilibre et met en place des incitations permettant à chacun d'aller de l'avant. Merci.

Le sénateur Woo : Monsieur Bird?

M. Bird : Il est toujours difficile d'imposer une technologie récente lors de réaménagements d'installations portuaires qui ont pris de l'âge. Pour prendre l'exemple des infrastructures portuaires de Montréal et de la côte Est, que je connais mieux, on est quelque peu resté ancré dans les années 1980. Vous avez tout à fait raison.

En élevant nos ambitions en matière d'infrastructures — notamment par la création d'installations entièrement nouvelles dotées d'un haut niveau d'automatisation et de technologies de pointe —, nous insufflons un nouveau dynamisme à l'ensemble de l'écosystème montréalais, y compris sa périphérie. C'est une évolution essentielle pour garantir notre compétitivité. C'est ce qui se dessine sous nos yeux.

L'expérience outre-atlantique nous enseigne également à quel point l'intégration des chaînes logistiques est primordiale. En effet, avoir un port hautement performant ne suffit pas : si le reste de la chaîne n'est pas intégré, l'ensemble de l'écosystème en perd sa valeur ajoutée.

Aujourd'hui, notre approche a évolué : nous ne craignons plus l'automatisation, nous l'accueillons à bras ouverts et réfléchissons à la meilleure façon de l'intégrer dans une démarche globale, au service de l'ensemble des chaînes logistiques.

Nous considérons le fleuve Saint-Laurent comme une véritable autoroute, capable d'acheminer vos marchandises directement en son cœur. Si la modernisation et l'automatisation de nos installations portuaires permettront de gagner en efficacité, leur véritable force réside dans l'intégration étroite de ces chaînes logistiques aux marchés d'Ottawa, du Grand Toronto et de la côte Est américaine — autant de bassins essentiels que nous desservons pour le compte des importateurs et des exportateurs.

Il ne s'agit donc pas de limiter notre examen aux seuls ports, mais bien d'appréhender l'ensemble des chaînes logistiques. Cette évolution est en marche, et je le constate concrètement à travers les projets de nouvelles installations.

Le sénateur Cuzner : Afin de renforcer la confiance dans le processus, il a été suggéré que les employeurs et les salariés aient tous deux leur mot à dire dans le choix du médiateur spécial,

having that sit in the hands of the minister. I'm hoping to get two questions in here, so just for the time, a "yes" or "no" is okay. Of course, if your answer is, "No," then it will probably take some explaining to do, but do you see the merit in including this in the legislation?

Ms. McGuire: As I mentioned earlier, when the senator asked me the question, I believe that the Federal Mediation and Conciliation Service, or FMCS, does a good job of identifying an appropriate third party and having the minister — recommending it to the Minister of Labour.

I do not see the need to amend the legislation so that the employer and the union have a right to agree to the name of the special mediator. There are conversations that happen informally anyways, and they would do that, regardless. I don't see the merit of adding it to the legislation, necessarily.

Mr. Cato: I would say, senator, ideally, you want the employer and the union to agree on —

Senator Cuzner: No, that's good. I'm going to try to get a second — yeah?

Do you want to weigh in on that?

Mr. Bird: Yes.

Senator Cuzner: Make sense?

And from B.C.?

Mr. Xotta: With CN's position, ensuring that there is appropriate selection available of people with the right experience, rather than adding a process to select a mediator in the midst of a disruption.

Senator Cuzner: Appropriate is in the eye of the beholder, I guess. If a special mediator concludes that an employer hasn't made a genuine effort to reach an agreement, should the minister still be able to impose arbitration to end the strike?

Ms. McGuire: Our view is this is about the national interest. If the employer is the reason that the parties aren't able to reach an agreement and that's in the report, there is a consequence to employers. We're a publicly traded company. If there is a report that says that CN is not bargaining in good faith, there is reputational harm. That's the consequence to us. We have investors who care about how we do business with our unions.

It is not in our best interest to have a report say that. More importantly, this is really about the national interest, not so much having a consequence to an employer or the union. So the answer for us is yes, regardless of who is at fault.

plutôt que de laisser la décision entre les mains du ministre. J'ai deux questions ici : par souci de gain de temps, un simple « oui » ou « non » suffira. Bien sûr, si votre réponse est « non », il faudra probablement fournir une explication, mais voyez-vous l'intérêt d'inclure cette disposition dans la loi?

Mme McGuire : Comme je l'ai mentionné plus tôt, en réponse à la question du sénateur, j'estime que le Service fédéral de médiation et de conciliation, le SFMC, s'acquitte fort bien de son mandat : identifier un tiers approprié et le recommander au ministre du Travail.

Je ne vois pas la nécessité de modifier la législation pour que l'employeur et le syndicat aient le droit de s'accorder sur le nom du médiateur spécial. Des discussions ont lieu de manière informelle de toute façon, et ces discussions auraient lieu quoi qu'il en soit. Je ne vois pas l'intérêt d'ajouter cette disposition à la législation.

M. Cato : Dans l'idéal, monsieur le sénateur, il faudrait que l'employeur et le syndicat s'entendent sur...

Le sénateur Cuzner : Non, ça va. Je vais essayer d'en avoir un deuxième… Oui?

Souhaitez-vous donner votre avis à ce sujet?

M. Bird : Oui.

Le sénateur Cuzner : C'est clair?

Et en Colombie-Britannique?

M. Xotta : Compte tenu de la position du CN, l'enjeu est de s'assurer de la présence d'un bassin de personnes qualifiées et expérimentées, plutôt que d'ajouter une procédure de sélection du médiateur en pleine interruption des activités.

Le sénateur Cuzner : La notion de ce qui est « approprié » est évidemment relative. Si un médiateur spécial conclut qu'un employeur n'a pas fait d'efforts sincères pour en arriver à une entente, le ministre devrait-il pouvoir imposer l'arbitrage afin de mettre un terme à la grève?

Mme McGuire : À notre avis, il s'agit d'une question d'intérêt national. Si le rapport conclut que l'employeur bloque les négociations, cela porte de lourdes conséquences. Comme notre société est cotée en bourse, le constat selon lequel le CN ne négocie pas de bonne foi porte directement atteinte à sa réputation. C'est là que se fait sentir l'impact pour nous, car nos investisseurs se soucient de la manière dont nous interagissons avec nos syndicats.

Il n'est pas dans notre intérêt qu'un tel constat soit posé. Plus fondamentalement, c'est l'intérêt national qui est en jeu, bien au-delà des répercussions pour un employeur ou pour un syndicat. Notre réponse est donc affirmative, et ce, peu importe laquelle des parties est en faute.

Senator Cuzner: Does that not almost encourage the employer to proceed in bad faith or not be serious about the bargaining process?

Ms. McGuire: Mr. Cato and I both appeared before a Senate committee last fall advocating for transparency in the process because transparency is going to hold both parties accountable for doing the right things.

If either party is being a bad actor — pardon the expression, but that is probably the best expression I can use to answer your question — the decision by the minister is really about what is in the best interests of the national economy, not about having a consequence to an employer or a union. It's about making sure the Canadian economy is protected. So yes, there should still be a reaction by the minister in our view.

Mr. Cato: I would add to that, senator, it's always going to depend on the facts and the circumstances in that moment. I think the question for parliamentarians with Bill C-39 now before Parliament is whether the government has the right tools in the toolbox in order to respond.

It doesn't force an outcome. It doesn't force the government to grab that tool from the toolbox and use it. The question is whether that tool should be in the toolbox in case it's needed in order to protect the national interest.

The Chair: Thank you. Reaction of the chair is to go to Senator Quinn.

Senator Quinn: Thank you witnesses for being here. It's great to have our two first-class railways and our two large ports here at the same time. Thanks for being here.

My question is really going to be focusing on Vancouver, but it was raised by Mr. Bird about the proposed Contrecœur Container Terminal Project in Montreal. Of course we have the big project out west at Roberts Bank Terminal 2.

I was interested in the Montreal example. They went down a road where they, through a competitive process, made an arrangement with a potential terminal operator in DP World, a great terminal operator. But in the case of Vancouver, maybe they didn't go down a competitive road. So in Bill C-39, we have the commissioner of competition looking at port transactions, and it doesn't include those that relate to the brand new terminal, such as Roberts Bank Terminal 2 in that the port authority and Global Container Terminals, or GCT, entered into an MoU to establish a development and operating agreement for Roberts Bank Terminal 2. This is done outside of any competitive process. Given that the Canadian government is investing a great

Le sénateur Cuzner : N'y a-t-il pas là un risque d'inciter l'employeur à agir de mauvaise foi ou à prendre la négociation à la légère?

Mme McGuire : M. Cato et moi-même avons tous deux témoigné devant le comité sénatorial l'automne dernier pour plaider en faveur de la transparence du processus. C'est cette transparence qui permet de responsabiliser les deux parties et de veiller à ce qu'elles agissent de bonne foi.

Si l'une ou l'autre des parties se montre mauvais joueur — passez-moi l'expression, mais c'est ce que j'ai trouvé de mieux pour répondre à votre question —, la décision du ministre ne vise pas à sanctionner un employeur ou un syndicat, mais bien à protéger l'intérêt supérieur de l'économie nationale. Il s'agit de veiller à ce que le Canada tout entier soit protégé. Par conséquent, oui, selon nous, le ministre doit tout de même intervenir.

M. Cato : J'ajouterais à cela, monsieur le sénateur, que tout dépendra toujours des faits et des circonstances en l'espèce. Pour les parlementaires qui examinent actuellement le projet de loi C-39, la véritable question est de savoir si le gouvernement dispose des outils nécessaires pour réagir.

Il ne s'agit pas ici d'imposer un résultat ni d'obliger le gouvernement à actionner systématiquement ce levier. La vraie question est de savoir si cet outil doit figurer dans sa boîte à outils, au cas où il s'avérerait nécessaire pour protéger l'intérêt national.

Le président : Merci. Le président donne la parole au sénateur Quinn.

Le sénateur Quinn : Merci à vous, mesdames et messieurs les témoins, d'être parmi nous. C'est formidable de réunir ici, en même temps, nos deux grandes compagnies ferroviaires et nos deux grands ports. Merci d'être ici.

Ma question portera essentiellement sur Vancouver, dans la foulée de celle soulevée par M. Bird au sujet du projet de terminal de conteneurs du Port de Montréal à Contrecœur. Naturellement, un autre grand projet d'envergure retient l'attention dans l'Ouest : le Terminal 2 à Roberts Bank.

L'exemple de Montréal a retenu mon attention : à l'issue d'un appel d'offres, l'administration a conclu une entente avec un excellent exploitant, DP World. Or, dans le cas de Vancouver, la démarche n'a visiblement pas été concurrentielle. Bien que le projet de loi C-39 charge le commissaire à la concurrence d'examiner les transactions portuaires, le texte exclut les nouveaux terminaux comme le Terminal 2 à Roberts Bank. Pour ce projet, l'autorité portuaire et Global Container Terminals, GCT, ont plutôt conclu un protocole d'accord en vue de s'entendre sur le développement et l'exploitation, et ce, en marge de tout processus concurrentiel. Étant donné les investissements massifs consentis par le gouvernement canadien dans ce projet,

amount of money in this, shouldn't there be a competitive process to select a terminal operator rather than handing it over to the terminal operator, who I understand fought for many years against the Roberts Bank Terminal 2 project? Mr. Xotta, I'm directing the question to you.

Mr. Xotta: Thank you for the question, Senator Quinn. The Roberts Bank Terminal 2 project, as was described by my colleague in Montreal, has gone through a long process of arriving at the place that it's at today. With respect to the operator, correct, we have entered into a memorandum of understanding with Global Container Terminals in partnership with the Major Projects Office to investigate the synergies of that company being the operator of the facility. These synergies would look obviously to reduce cost and time, as we have lost a lot of it in the process that we have.

It doesn't preclude if those synergies aren't sufficient for us to enter into a competitive process at the tail end of that. This is not dissimilar to discussions we have had with —

Senator Quinn: In the interest of time, I have to interrupt. What I was getting at was that you added that the Major Projects Office was involved. Somehow you guys selecting to go with Global, but this is public money, big public money. My experience in ports is that you should always do an open, transparent, competitive process. I'm just going down the road that we have to be careful as we go into these big projects that we have influences that limit the competitive forces that are out there, who are capable of running a port, running a terminal, and developing all those things. Certainly, Vancouver, you guys have fantastic operators out there. So, would you agree that we need to be careful?

Mr. Xotta: I'm not sure if there is a question there. Thank you. The point is a competitive process often and perhaps, in most cases, is desirable. In this case, we are assessing the benefits of arrangement with GCT to see if that derives better, or more, benefits to the Canadian economy and taxpayers who might be supporting this project.

Senator Quinn: Last question. Very short. New infrastructure projects. You mentioned about these new infrastructure projects. Vancouver is a diverse geography. If a project is going to be developed in Roberts Bank Terminal 2, for example, but the stakeholders in the main part of Vancouver harbour up the river have zero benefit, should they be subject to a fee that would raise money to go toward that infrastructure project?

Mr. Xotta: The port authority in Vancouver has had a lot of scrutiny on port fees, both at the local and at the national level, including by the minister and transport staff.

ne faudrait-il pas exiger un processus concurrentiel pour sélectionner l'exploitant du terminal, plutôt que de confier cette tâche à celui qui, si je ne m'abuse, s'est opposé pendant de nombreuses années au projet même de Roberts Bank? Monsieur Xotta, j'aimerais beaucoup vous entendre là-dessus.

M. Xotta : Merci pour votre question, sénateur Quinn. Comme l'a rappelé mon collègue de Montréal, le projet du Terminal 2 à Roberts Bank a suivi un long parcours pour en arriver là où il est aujourd'hui. Concernant l'exploitant, c'est exact : nous avons conclu un protocole d'entente avec Global Container Terminals, en partenariat avec le Bureau des grands projets, afin d'évaluer les synergies possibles si cette entreprise devenait l'exploitante de l'installation. Il s'agit de réduire les coûts et les délais au regard du temps précieux perdu dans le processus actuel.

Cela n'exclut pas la possibilité que, si la démonstration de ces synergies s'avère non concluante, nous nous lancions dans un processus concurrentiel à la fin de cette phase. Cela n'est pas sans rappeler les discussions que nous avons eues avec...

Le sénateur Quinn : Par souci de gagner du temps, je dois vous interrompre. Vous avez souligné la participation du Bureau des grands projets et le choix de faire appel à Global. ll s'agit ici de fonds publics, à hauteur d'une somme considérable. D'après mon expérience dans le domaine portuaire, il faut toujours privilégier un processus ouvert, transparent et concurrentiel. Je veux simplement souligner que nous devons faire preuve de la plus grande prudence lorsque nous nous lançons dans des projets de cette envergure : certaines forces influentes limitent la concurrence sur le marché, alors que d'autres acteurs sont tout à fait capables de gérer un port, d'exploiter un terminal et de développer les infrastructures nécessaires. Il y a à Vancouver des exploitants exceptionnels. Seriez-vous donc d'accord pour dire qu'il y a lieu de faire preuve de prudence?

M. Xotta : Ce n'est peut-être pas une question en soi, mais le fait est qu'un processus concurrentiel est souvent — et même dans la majorité des cas — souhaitable. Dans le dossier qui nous occupe, nous évaluons précisément l'entente avec GCT afin de déterminer si elle procure de meilleurs bénéfices à l'économie canadienne et aux contribuables qui pourraient appuyer ce projet.

Le sénateur Quinn : Une dernière question, très brève, au sujet des nouveaux projets d'infrastructure. Vous y avez fait allusion : la géographie de Vancouver est particulièrement fragmentée. Dès lors, si un aménagement devait voir le jour au Terminal 2 à Roberts Bank, par exemple, mais que les intervenants situés dans la partie principale du port, en amont, n'en retiraient aucun bénéfice, devrait-on tout de même les assujettir à une redevance pour financer ce projet?

M. Xotta : Les redevances de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser ont fait l'objet d'un examen minutieux, tant au niveau local qu'au niveau national, notamment de la part du ministre des Transports et de ses fonctionnaires.

The investments we have made historically in gateway supporting infrastructure provide network benefits, and thus the port authority has, in some cases, made those contributions. In other words, if you're a user of the shared supply chain, regardless of where the specific location of that investment is, we deem that to have been a benefit to all users in the gateway. Thank you.

Senator Quinn: Thank you.

Senator Mohamed: Thanks, Mr. Chair. In the spirit of setting our clocks back, I would like to give my time to Senator Boehm to ask his question of Ms. McGuire, please.

Senator Boehm: Thank you very much for your generosity, colleague. My question was basically your response to what Mr. Cato was saying in terms of reactions?

Ms. McGuire: Thank you for the question. I am not the best person to answer this, as I do labour relations for a living, but we can provide you with a written response on behalf of CN.

[*Translation*]

Senator Youance: Division 5 of Part 2 of Bill C-39 amends the Coasting Trade Act to allow foreign or non-duty paid vessels to operate in response to an emergency without a licence. Although the Coasting Trade Act is mainly aimed at maritime activities, have the ports of Vancouver and Montreal assessed the impact of these changes, particularly in terms of emergency response and business continuity?

Mr. Bird: Thank you for the question. We have good experience in this area, since under the Coasting Trade Act, we requested an exception following the 2024 strike that caused many shipping containers to be left at various Canadian and American ports. In the example of the containers that were left at Canadian ports, we made an emergency processing application to be able to unclog the logistics chain at the Port of Halifax. We worked with shipping companies to make an urgent request to amend the Coasting Trade Act in order to relieve the congestion. We have the experience, and it works well. It was done in a very fast and agile way. It took six weeks to put it in place. Therefore, to answer your question, I would say that it works, it is applicable quickly and, in emergency mode, there is no problem.

Senator Youance: What about for Vancouver?

Les investissements passés dans les infrastructures de soutien aux points d'accès bénéficient à l'ensemble du réseau, et c'est pourquoi l'administration portuaire a choisi d'y contribuer à l'occasion. En clair, pour tout usager de la chaîne logistique partagée, l'emplacement exact de l'investissement importe peu : nous estimons que ces retombées profitent à l'ensemble de la communauté portuaire. Merci.

Le sénateur Quinn : Merci.

La sénatrice Mohamed : Merci, monsieur le président. Dans l'esprit du passage à l'heure normale, je voudrais céder mon temps de parole au sénateur Boehm, afin qu'il puisse poser sa question à Mme McGuire, s'il vous plaît.

Le sénateur Boehm : Merci beaucoup pour votre générosité, chère collègue. Ma question portait essentiellement sur votre réaction aux propos de M. Cato.

Mme McGuire : Merci pour cette question. Je ne suis pas la personne la mieux placée pour y répondre, puisque je travaille dans le domaine des relations de travail, mais je pourrai vous fournir une réponse écrite au nom du CN.

[*Français*]

La sénatrice Youance : La section 5 de la partie 2 du projet de loi C-39 modifie la Loi sur le cabotage afin de permettre aux navires étrangers, ou non dédouanés, de mener des activités d'intervention d'urgence sans licence. Bien que la Loi sur le cabotage vise principalement les activités maritimes, est-ce que les ports de Vancouver et de Montréal ont évalué l'effet de ces changements, notamment en matière d'intervention d'urgence et de continuité des activités?

M. Bird : Merci pour cette question. Nous avons une belle expérience dans ce domaine, puisqu'au niveau de la Loi sur le cabotage, on a demandé une exception suite à la grève de 2024 qui a causé le dépôt de plusieurs boîtes de conteneurs, laissées dans différents ports canadiens et américains. Si on prend l'exemple des boîtes qui ont été laissées dans les ports canadiens, on a soumis une demande d'urgence de traitement pour être capable de désengorger la chaîne logistique du port d'Halifax. On a travaillé de concert avec des compagnies maritimes pour faire une demande en urgence en vue de modifier la Loi sur le cabotage et de permettre ce désengorgement. Donc, on a l'expérience, cela fonctionne bien. Cela a été fait de façon très agile et rapide. Il a fallu six semaines pour la mettre en place. Par conséquent, pour répondre à votre question, je dirais que cela fonctionne, c'est applicable rapidement et, en mode urgence, il n'y a aucun problème.

La sénatrice Youance : Et dans le cas de Vancouver?

[*English*]

Mr. Xotta: I would just echo what Mr. Bird has said with respect to the emergency provisions. Obviously, we want an expedited process in those circumstances to confirm whether there is the availability of a Canadian operator, but in some cases, that's not possible. The question really is in those emergency circumstances, time is of the essence. Thank you.

The Chair: Senator Audette has a question. You can provide a written answer, but I will give her an opportunity to ask the question.

[*Translation*]

Senator Audette: [*Innu-Aimun spoken*] Could you send us your strategies for reconciliation with the First Peoples? Just so we understand, because some people will slow down traffic to get their point across, because they are not unionized or because they do not have a seat at major decision-making tables. Your action plans certainly show that work is being done or will be done with First Peoples. Thank you.

[*English*]

The Chair: Please provide a written response when you have the opportunity to do so.

I will ask the committee members to stay behind for a few moments. We will go in camera for a moment.

We will adjourn this part of the meeting.

(The committee continued in camera.)

[*Traduction*]

M. Xotta : Je souhaite simplement faire écho aux propos de M. Bird concernant les dispositions d'urgence. Il va de soi que nous souhaitons, dans ces circonstances, une procédure accélérée pour identifier un éventuel exploitant canadien, mais ce n'est pas toujours possible. En situation de crise, le temps constitue un facteur absolument critique.

Le président : La sénatrice Audette a une question. Vous pourrez y répondre par écrit, mais je vais lui donner la chance de poser sa question.

[*Français*]

La sénatrice Audette : [*mots prononcés en innu-aimun*] Pourriez-vous nous envoyer vos stratégies en matière de réconciliation avec les premiers peuples? Juste pour que l'on comprenne, car certains ralentiront la circulation pour se faire comprendre, parce qu'on n'est pas syndiqués ou parce qu'on n'a pas de place aux grandes tables de décision. Vos plans d'action démontrent certainement que du travail se fait ou se fera avec les premiers peuples. Merci.

[*Traduction*]

Le président : Veuillez nous faire parvenir une réponse par écrit dès que vous en aurez l'occasion.

Je vais demander aux membres du comité de rester encore quelques instants. Nous allons nous retirer à huis clos pendant un moment.

Nous allons suspendre cette partie de la réunion.

(La séance se poursuit à huis clos.)