

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 28, 2025

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 9 a.m. [ET] to examine and report on maintenance of transport services in the case of labour disruptions.

Senator Larry W. Smith (Chair) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning. Senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

Before we begin, please take a moment to review the cards placed on the tables in the committee room to familiarize yourself with the guidelines for preventing incidents related to sound feedback.

Please keep your earpiece away from all microphones at all times. Do not touch the microphones. Their activation and deactivation will be controlled by the console operator. Finally, avoid handling your earpiece when the microphone is activated. Earpieces must remain in your ears or be placed on the sticker provided for this purpose at each seat. Thank you all for your cooperation.

My name is Larry Smith. I am a senator from Quebec and the chair of the committee. Now I would like to ask my colleagues to introduce themselves.

Senator Simons: I'm Paula Simons. I represent Alberta and I come from Treaty 6 territory.

Senator Wilson: Duncan Wilson, British Columbia.

Senator Mohamed: Farah Mohamed, Ontario.

[*Translation*]

Senator Cormier: René Cormier, New Brunswick.

[*English*]

Senator Hay: Katherine Hay, Ontario.

Senator Lewis: Todd Lewis, Saskatchewan.

[*Translation*]

Senator Aucoin: Réjean Aucoin, Nova Scotia.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 28 octobre 2025

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications s'est réuni aujourd'hui, à 9 heures (HE), avec vidéoconférence, pour examiner, afin d'en faire rapport, le maintien des services de transport en cas de perturbations du travail.

Le sénateur Larry W. Smith (président) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour. Honorables sénateurs et sénatrices, je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Avant de commencer, veuillez jeter un coup d'œil sur les cartes disposées sur les tables dans la salle du comité, afin de prendre connaissance de quelques consignes visant à prévenir les incidents acoustiques.

Gardez votre oreillette éloignée de tous les microphones en tout temps. Ne touchez pas aux microphones. Leur activation et leur désactivation sont contrôlées par l'opérateur de la console. Enfin, évitez de manipuler votre oreillette lorsque le microphone est activé. Elle doit rester dans votre oreille ou être placée sur l'autocollant apposé sur la table devant vous. Je vous remercie tous de votre collaboration.

Je m'appelle Larry Smith. Je suis un sénateur du Québec et le président du comité. J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter.

La sénatrice Simons : Sénatrice Paula Simons, du territoire visé par le Traité n° 6, en Alberta.

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

La sénatrice Mohamed : Farah Mohamed, de l'Ontario.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : René Cormier, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

La sénatrice Hay : Katherine Hay, de l'Ontario.

Le sénateur Lewis : Todd Lewis, de la Saskatchewan.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : Réjean Aucoin, de la Nouvelle-Écosse.

[English]

Senator Dasko: Donna Dasko, senator from Ontario.

The Chair: Thank you, colleagues. I would like to welcome everyone with us today as well as those listening to us online on sencanada.ca.

We are meeting today to begin our study on the maintenance of transport services in the case of labour disruptions.

I would now like to introduce our first panel of witnesses: Paul Champ, Lawyer, Champ & Associates; and Ian Lee, Assistant Professor, Sprott School of Business, Carleton University.

Thank you to you both for joining us today.

We will begin with opening remarks of approximately five minutes from our witnesses, which will be followed by a question-and-answer session with senators.

I will now invite Mr. Champ to give his opening remarks.

Paul Champ, Lawyer, Champ & Associates, as an individual: Good morning, chair and senators. Thank you for the invitation to present to you today on the issue that you're studying. I'm a labour and constitutional lawyer, and I've represented individuals and trade unions for over 25 years before arbitrators, labour boards and courts, including the Supreme Court of Canada. I appeared before the Supreme Court of Canada in 2015 for the *Saskatchewan Federation of Labour v. Saskatchewan* judgment, which affirmed that the right to strike is protected by the Canadian Charter of Rights and Freedoms, in particular section 2(d) freedom of association.

The Supreme Court of Canada held in *Saskatchewan Federation of Labour v. Saskatchewan* that the right to collectively organize and withhold labour in negotiations with the employer is a fundamental human right, and the state should not interfere with that right by using its power through legislation or regulation. The court also recognized that the historical right to strike and workers organizing collectively to improve their lives is fundamentally about personal dignity and autonomy because our work lives are an important aspect of our identity and our sense of self-worth.

The regulation of the right to strike goes back over 80 years in Canada. It was a historical compromise between the employers, the state and workers. The government agreed that they would protect the right to strike and in exchange workers and unions would agree that there would only be certain times or periods when they would strike. They agreed to the regulation of the

[Traduction]

La sénatrice Dasko : Donna Dasko, sénatrice de l'Ontario.

Le président : Merci, chers collègues. J'aimerais souhaiter la bienvenue aux gens présents ici aujourd'hui, ainsi qu'à tous ceux et celles qui nous écoutent en ligne sur sencanada.ca.

Nous nous réunissons aujourd'hui pour commencer notre étude sur le maintien des services de transport en cas de perturbations du travail.

J'aimerais maintenant vous présenter notre premier groupe de témoins. Nous accueillons Paul Champ, avocat, Champ et Associés, et Ian Lee, professeur adjoint, Sprott School of Business, Université Carleton.

Merci à vous deux d'être ici avec nous aujourd'hui.

Nous allons commencer par une déclaration préliminaire d'environ cinq minutes de la part des témoins, qui sera suivie d'une période de questions et réponses avec les sénateurs.

J'invite maintenant Me Champ à faire sa déclaration préliminaire.

Paul Champ, avocat, Champ et Associés, à titre personnel : Bonjour, monsieur le président et honorables sénateurs et sénatrices. Je vous remercie de m'avoir invité à témoigner aujourd'hui sur la question que vous étudiez. Je suis un avocat spécialisé en droit du travail et en droit constitutionnel, et j'ai représenté des particuliers et des syndicats pendant plus de 25 ans devant des arbitres, des commissions du travail et des tribunaux, y compris la Cour suprême du Canada. J'ai comparu devant la Cour suprême du Canada en 2015 dans l'affaire *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*, où il avait été statué que le droit de grève est protégé par la Charte canadienne des droits et libertés, en vertu particulièrement de la liberté d'association garantie par l'alinéa 2d).

Dans l'affaire *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*, la Cour suprême du Canada a statué que le droit de s'organiser collectivement et de négocier avec l'employeur est un droit fondamental de la personne et que l'État ne devrait pas entraver ce droit en exerçant son pouvoir par voie législative ou réglementaire. La cour a également reconnu que le droit historique de grève et le fait que les travailleurs s'organisent collectivement pour améliorer leur vie sont fondamentalement une question de dignité personnelle et d'autonomie, notre vie professionnelle étant un aspect important de notre identité et de notre estime de soi.

La réglementation du droit de grève remonte à plus de 80 ans au Canada. Elle est le résultat d'un compromis historique entre les employeurs, l'État et les travailleurs. Le gouvernement a convenu qu'il protégerait le droit de grève, en échange de quoi il a été exigé des travailleurs et des syndicats qu'ils s'entendent pour ne faire la grève que pendant certaines périodes. Ces

right to strike. Typically, the window for striking is when a collective agreement has expired, and there are rules, requirements and labour legislation in all jurisdictions in Canada about when unions can strike. By lawful regulation, it means that there are criteria and limits enshrined in the statutes that are known ahead of time by unions and workers about when they can exercise that right to strike and when they cannot.

The key there is that workers and unions have agreed that they won't strike over any workplace dispute. It will only be in certain conditions. Today, you are studying, I understand, section 87.4 of the Canada Labour Code, and that's one of the exceptions to the right to strike: essential services agreements. All labour legislation in every jurisdiction in Canada has provisions like that where ahead of time, before a strike, unions and employers will discuss — and third parties can get involved too — about reaching an agreement about certain levels of workers that will continue to work notwithstanding a strike because they are delivering essential services. Typically, that's for health and safety. Nurses are a classic. Hospitals are always covered by essential service workers. Some number of workers can go off work, but some must stay working and a variety of others.

For the language in section 87.4 of the Canada Labour Code — and I saw your terms of reference — the quote could be a little bit longer because you say, "... to prevent an immediate and serious danger to the safety or health of the public." That's part of the language, but before that, it also says, "... to the extent necessary" Every word in that phrase has been interpreted by the Canada Industrial Relations Board and the courts to recognize that the right to strike should be limited in the most minimal fashion possible and must be balanced against the right of the public and protection of the public when health and safety are at risk.

From the jurisprudence of the Canada Industrial Relations Board and the courts, what I can tell you about that provision is that its purpose is not to shield the public or others from economic consequences, inconvenience or personal difficulties. It is about an immediate danger to health or safety. When the boards look at that, they look at whether there are alternative services. Can managers step in to perform the services? Are there other ways that those services can be delivered? Some examples are air traffic controllers and airport firefighters. I worked on one a number of years ago involving Chalk River Laboratories, which produces medical isotopes. That's nuclear medicine. Those are the kinds of things.

derniers ont accepté la réglementation du droit de grève. Habituellement, la période de grève commence lorsqu'une convention collective est expirée, et il existe des règles, des exigences et des lois du travail dans toutes les provinces et tous les territoires au Canada concernant le moment où les syndicats peuvent faire la grève. La réglementation signifie qu'il y a des critères et des limites encastrés dans les lois quant au moment où les syndicats et les travailleurs peuvent exercer ce droit de grève et celui où ils ne le peuvent pas, ces critères et limites étant connus à l'avance.

L'élément clé, c'est que les travailleurs et les syndicats ont convenu qu'ils n'exerceraient pas leur droit de grève dans tous les conflits de travail, mais ne le feraient que dans certaines situations. Sauf erreur, vous étudiez aujourd'hui l'article 87.4 du Code canadien du travail, qui représente l'une des exceptions au droit de grève, soit les ententes sur les services essentiels. Toutes les lois du travail de chaque province et territoire au Canada comportent des dispositions comme celle-là, qui prévoient ce qui suit : avant une grève, les syndicats et les employeurs doivent discuter — et des tierces parties peuvent participer également — de la possibilité de conclure une entente au sujet de certaines catégories de travailleurs qui demeureront au travail malgré la grève, parce qu'ils fournissent des services essentiels. C'est habituellement pour des raisons de santé et de sécurité. Les infirmières sont un exemple classique. Les hôpitaux disposent de travailleurs essentiels. Un certain nombre de travailleurs peuvent s'absenter du travail, mais certains doivent continuer de travailler.

Pour ce qui est du libellé de l'article 87.4 du Code canadien du travail — et j'ai vu votre mandat —, la citation pourrait être un peu plus longue parce qu'il est dit « [...] pour prévenir des risques imménts et graves pour la sécurité ou la santé du public. » Cela fait partie du libellé, mais il est aussi dit : « [...] dans la mesure nécessaire [...] » Chaque terme de ce libellé a été interprété par le Conseil canadien des relations industrielles et les tribunaux comme reconnaissant que le droit de grève devrait être limité le plus possible et devrait être contrebalancé avec les droits du public et la protection du public lorsque la santé et la sécurité sont en jeu.

D'après la jurisprudence du Conseil canadien des relations industrielles et des tribunaux, ce que je peux vous dire au sujet de cette disposition, c'est qu'elle ne vise pas à protéger le public ou d'autres entités contre les conséquences économiques, les inconvénients ou les difficultés personnelles. Elle concerne plutôt un danger imminent pour la santé ou la sécurité. Lorsque les conseils d'administration examinent une situation de ce genre, ils se demandent s'il existe d'autres options de services. Les gestionnaires peuvent-ils intervenir pour fournir les services? Y a-t-il d'autres façons de fournir ces services? Les contrôleurs de la circulation aérienne et les pompiers des aéroports sont un bon exemple. Il y a quelques années, j'ai

People here in Ottawa will know that once there was an effort to try to get an essential services order for public transit, but the board said “no.” Although it is really inconvenient and there might be economic consequences, people can find alternate means.

The final piece is section 107 of the Canada Labour Code. You’ve heard a lot about that in the last year and a half. Section 107 is general language that says the minister may order what he or she deems “expedient.” That’s not lawful. That’s not telling unions and workers when that power will be exercised. It doesn’t have what we call in law the principle of legality.

The principle of legality means I know what the rule is ahead of time and I can govern myself accordingly. Unions and workers and employers for that matter can’t know when a minister may invoke that power for whatever reason or whim that he or she may choose, so it is a problem. It is a serious problem with its increasing use. We submit it was never conceived to be used in that way.

The final thing to mention is back-to-work legislation. Typically, what we’ve seen in the history of Canada many times is that when a strike in any industry has gone on for a prolonged period and when it is starting to cause undue hardship to the rest of the community or maybe other third parties, a government can introduce and pass a bill ordering the end of the strike. There is public debate about it. Parliamentarians can debate it. Typically, in those bills, you will also see that the government will order binding arbitration. They will say, “Okay, we will order an end to the strike, but there will be binding arbitration to settle the terms by a third party.”

In exceptional circumstances, you’ll see governments order an agreement. That’s what we saw yesterday with the Alberta provincial government. Some of you may have seen the news today. Alberta has used back-to-work legislation where they ended the dispute and collective bargaining by ordering an agreement on those workers. Since the *Saskatchewan Federation of Labour v. Saskatchewan* case in 2015, courts have presumptively held that any back-to-work legislation is unconstitutional and certainly in the case of back-to-work legislation that orders an agreement. That’s why you have seen in that legislation, unfortunately, the provincial government has used the “notwithstanding” clause because they know it is unconstitutional.

travaillé à un cas concernant les laboratoires de Chalk River, qui produisent des isotopes médicaux. C'est de la médecine nucléaire. Il s'agit de ce genre de situations.

Les gens d’Ottawa savent qu’à une occasion, une ordonnance de services essentiels a été demandée pour le transport en commun, mais le conseil a dit non. Même si c'est vraiment dérangeant et qu'il pourrait y avoir des conséquences économiques, il existe d'autres options à la portée des gens.

Le dernier élément est l’article 107 du Code canadien du travail. Il en a beaucoup été question au cours de la dernière année et demie. L’article 107 comporte un libellé général qui dit que le ou la ministre peut prendre les mesures qu'il estime de nature à favoriser la bonne entente. Cela ne respecte pas l'esprit de la loi. Les syndicats et les travailleurs ne savent pas quand ce pouvoir sera exercé. L’article n'est pas conforme à ce que nous appelons en droit le principe de légalité.

Le principe de légalité signifie que je connais les règles à l'avance et que je peux prendre les décisions qui me concernent en conséquence. Les syndicats, les travailleurs et les employeurs ne peuvent pas savoir quand un ministre peut invoquer ce pouvoir pour une raison ou pour une autre. Cela pose donc un problème, et ce problème est grave parce que cela se produit de plus en plus souvent. Selon nous, ce pouvoir n'a jamais été conçu pour être exercé de cette façon.

Le dernier point à mentionner est la loi de retour au travail. Ce que l'on a vu à maintes reprises dans l'histoire du Canada, c'est que lorsqu'une grève dans n'importe quelle industrie dure depuis longtemps et qu'elle commence à causer un préjudice indu au reste de la collectivité ou peut-être à des tierces parties, un gouvernement peut présenter et adopter un projet de loi ordonnant la fin de la grève. Il y a un débat public à ce sujet. Les parlementaires peuvent en débattre. Habituellement, dans ces projets de loi, vous verrez aussi le gouvernement ordonner l'arbitrage exécutoire en disant : « Nous allons ordonner la fin de la grève, mais il y aura un arbitrage exécutoire pour que les modalités soient réglées par une tierce partie. »

Dans des circonstances exceptionnelles, les gouvernements ordonneront une entente. C'est ce qui s'est produit hier avec le gouvernement provincial de l'Alberta. Certains d'entre vous ont peut-être vu cela dans les nouvelles aujourd'hui. L'Alberta a eu recours à une loi de retour au travail pour mettre fin au conflit et aux négociations collectives en ordonnant la signature d'une entente avec les travailleurs concernés. Depuis l'affaire *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan* en 2015, les tribunaux ont présumé que toute loi de retour au travail était inconstitutionnelle, et plus encore dans le cas d'une loi de retour au travail imposant une entente. C'est pourquoi, malheureusement, le gouvernement provincial a eu recours à la disposition de dérogation parce qu'il savait que sa décision était inconstitutionnelle.

Thank you, senators. I recognize my short time. Those are my remarks.

The Chair: Thank you, Mr. Champ. Thank you for respecting the time frame. You were right on.

I will now invite Professor Lee to give his opening remarks.

Ian Lee, Associate Professor, Sprott School of Business, Carleton University, as an individual: Thank you, chair. Just before the clock starts, I want to make a correction to the introduction. You introduced me as an assistant professor, but I have been an associate professor for 20 years. I just thought you'd want to update the record to be factually correct. I have three disclosures to make: First, I don't belong or donate money to any political party nor do I allow any political party lawn signs to be installed on my lawn during elections. Second, I have taught the strategy and policy capstone course researching comparative corporation and industry competitiveness for 35 years. Third, I've been a member of the university faculty union at Carleton University for 38 years and was a member of the union's Finance Committee for the last five years, until this past spring.

Over my entire career analyzing company and industry competitiveness — first as a banker for nine years, lending money, and then the last 35 years as a professor teaching the capstone course — I frequently had to address the labour relations framework and labour disruptions. In response to a 2012 strike by Air Canada workers and back-to-work legislation by Parliament, some pundits and analysts in the media claimed that the legislation was "unprecedented." I decided to research the issue, as I knew from my 850-page PhD thesis that there had been numerous postal strikes in the 1960s, 1970s and 1980s. Some were illegal and some were before collective bargaining was allowed after 1967. So it was factually incorrect.

However, I found that no labour relations scholar or legal scholar had researched the quanta of strikes at the federal level. The empirical evidence of parliamentary records reveals that the Government of Canada intervened with back-to-work legislation for 34 strikes from 1950 to 2012, which is a period of 62 years. Restated, the Government of Canada intervened on average once every 18 months.

For the record, I am deeply grateful to the Parliamentary Research Branch of the Parliament of Canada, which produced the actual list of every bill at first, second and third reading in both the House and Senate as well as the date of Royal Assent

Merci, honorables sénateurs et sénatrices. Ce sont les observations que je voulais faire dans le peu de temps dont je disposais.

Le président : Merci, maître Champ. Je vous remercie d'avoir respecté le temps qui vous était alloué.

J'invite maintenant M. Lee à faire sa déclaration préliminaire.

Ian Lee, professeur adjoint, Sprott School of Business, Université Carleton, à titre personnel : Merci, monsieur le président. Avant que vous lanciez le chronomètre, j'aimerais apporter une précision concernant votre présentation. Vous m'avez présenté comme professeur adjoint, mais je suis professeur agrégé depuis 20 ans. J'ai pensé que vous voudriez rectifier cela dans le compte rendu. Pour commencer, j'ai trois déclarations à faire. Tout d'abord, je ne suis membre d'aucun parti politique et je ne contribue à aucun parti politique. Je n'autorise pas non plus l'installation de pancartes de partis politiques sur ma pelouse pendant les élections. Deuxièmement, j'ai donné le cours de synthèse de stratégie et de politique générale sur la recherche comparative entre les sociétés et la compétitivité de l'industrie pendant 35 ans. Troisièmement, je suis membre du syndicat des professeurs de l'Université Carleton depuis 38 ans et j'ai été membre du comité des finances du syndicat au cours des cinq dernières années, jusqu'au printemps dernier.

Tout au long de ma carrière, j'ai analysé la compétitivité des entreprises et de l'industrie — d'abord en tant que banquier pendant neuf ans, responsable des prêts, puis en tant que professeur qui a enseigné le cours de synthèse au cours des 35 dernières années —, et j'ai souvent dû m'occuper du cadre des relations de travail et des conflits de travail. Par suite d'une grève des travailleurs d'Air Canada en 2012 et de la loi de retour au travail du Parlement, certains experts et analystes dans les médias ont affirmé que le projet de loi était « sans précédent ». J'ai décidé de faire des recherches sur la question, car je savais, d'après ma thèse de doctorat de 850 pages, qu'il y avait eu de nombreuses grèves des postes dans les années 1960, 1970 et 1980. Certaines étaient illégales et d'autres avaient eu lieu avant que la négociation collective ne soit autorisée en 1967. Cette affirmation était donc inexacte.

Cependant, j'ai constaté qu'aucun juriste ou spécialiste des relations de travail n'avait fait de recherche sur le problème des grèves au niveau fédéral. Les données empiriques des dossiers parlementaires révèlent que le gouvernement du Canada est intervenu en adoptant une loi de retour au travail dans le cadre de 34 grèves, de 1950 à 2012, soit sur une période de 62 ans. Cela signifie donc que le gouvernement du Canada est intervenu en moyenne tous les 18 mois.

Je tiens à dire que je suis profondément reconnaissant envers la Direction de la recherche parlementaire du Parlement du Canada, qui a compilé une liste de tous les projets de loi aux étapes de la première, de la deuxième et de la troisième lectures

that legislated the striking workers back to work. This research was published in 2012 in the *Journal of Parliamentary and Political Law*.

I updated my research in 2024 and determined that the totality of back-to-work bills tabled in Parliament from 1950 to 2024 had increased to a grand total of 37 back-to-work bills. However, in the last five years, the Government of Canada has developed a new policy response, which is section 107 of the Canada Labour Code, ordering striking workers back to work.

To me, from a policy perspective, this is a distinction without an ultimate difference, as both interventions achieve the same end: They bring the strike to an end. However, much more importantly, the pattern in the data — which is what I am always looking for as a comparative analyst — was stunning. In every instance from 1950 until today, the strikes that were legislated back to work occurred in the transportation sector.

Parliamentary or government intervention 44 times over 70 years by Liberal and Conservative governments revealed that Parliament found the disruptions to the economy and society to be unacceptably high. I don't dispute the distinguished testimony of the fellow witness. I'm not a lawyer. I am just telling you what the record showed. The record reveals that the current model of labour dispute — as suggested to me — needs to be modernized.

The supply chain disruptions caused by periodic labour strikes or lockouts are extraordinarily damaging to the health and productivity of the economy, which is already in steep decline, due to the reliance of supply chains in every industry on the transportation sector. While this is true in every advanced economy, it is especially acute in Canada as the second-largest country in the world, spanning 8,800 kilometres east to west, with the lowest population density in the entire world at four people per square kilometre.

However, what is rarely discussed by labour relations scholars, union leaders or pundits are the massive social costs or social externalities imposed on millions of Canadians from coast to coast to coast who are dependent as employees or customers on the timely movement of billions of dollars of goods and people in the modern economy. Under the present labour relations regime in Canada, small bargaining units of 5,000 to 20,000 employees have the extraordinary power to shut down the entire supply chain and the entire economy of the eighth-largest or ninth-largest economy in the world. However, under the current labour relations regime, only the Parliament of Canada

à la Chambre et au Sénat, ainsi que les dates des sanctions royales qui ont forcé le retour au travail des travailleurs en grève. Cette recherche a été publiée en 2012 dans la *Revue de droit parlementaire et politique*.

J'ai mis mes recherches à jour en 2024, et j'ai déterminé que le nombre de projets de loi de retour au travail déposés au Parlement entre 1950 et 2024 avait augmenté pour atteindre un total de 37. Cependant, au cours des cinq dernières années, le gouvernement du Canada a élaboré une nouvelle politique, qui repose sur l'article 107 du Code canadien du travail, pour ordonner le retour au travail des travailleurs en grève.

À mon avis, du point de vue des politiques, il s'agit d'une distinction sans qu'il y ait de différence ultimement, puisque les deux interventions visent le même but, c'est-à-dire mettre fin à la grève. Toutefois, ce qui est beaucoup plus important, c'est que la tendance dans les données — ce que je recherche toujours en tant qu'analyste comparatif — était stupéfiante. Dans tous les cas, de 1950 à aujourd'hui, les grèves qui ont fait l'objet d'une loi de retour au travail se sont produites dans le secteur des transports.

Les 44 interventions parlementaires ou gouvernementales en 70 ans par les gouvernements libéraux et conservateurs ont fait ressortir que le Parlement considérait comme inacceptables les perturbations économiques et sociétales. Je ne conteste pas le témoignage du distingué témoin qui compare avec moi. Je ne suis pas avocat. Je vous fais simplement part des faits. Ceux-ci révèlent que les conflits de travail dans leur forme actuelle doivent — comme on me l'a suggéré — être modernisés.

Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement causées par des grèves ou des lock-out périodiques sont extrêmement dommageables pour la santé et la productivité d'une économie qui est déjà en forte décroissance en raison de la dépendance des chaînes d'approvisionnement de toutes les industries à l'égard du secteur des transports. Bien que ce soit le cas dans toutes les économies avancées, cela est particulièrement marqué au Canada qui, en tant que deuxième plus grand pays du monde, s'étend sur 8 800 kilomètres d'est en ouest et a la plus faible densité de population du monde entier à quatre personnes par kilomètre carré.

Cependant, ce dont parlent rarement les spécialistes des relations de travail, les dirigeants syndicaux ou les experts, ce sont les coûts sociaux massifs ou les externalités sociales imposés à des millions de Canadiens d'un océan à l'autre qui dépendent, en tant qu'employés ou clients, du transport rapide de biens et de personnes qui représentent des milliards de dollars dans l'économie moderne. En vertu du régime actuel de relations de travail au Canada, des petites unités de négociation de 5 000 à 20 000 employés ont le pouvoir extraordinaire de fermer toute la chaîne d'approvisionnement et l'économie de la huitième ou neuvième économie en importance dans le monde. Cependant, en

can prevent or end work stoppage with back-to-work legislation or the imposition of binding arbitration.

My review that I published last year in 2024 concluded that the Parliament of Canada and Government of Canada face three broad policy options: First, maintain the status quo without any amendments to any legislation, ensuring — based on the record of almost three quarters of a century — that the Government of Canada will continue to intervene in labour disruptions in the transportation sector, as it has 44 times during the past three quarters of a century.

Second, amend the Canada Labour Code — if it is legally supportable — to designate critical occupations in railroads, ports, airports, airlines and related transportation sectors as essential and legislate an alternative dispute regime similar to the federal public sector, which imposes compulsory binding arbitration by an independent arbitrator. Third — and this is the one I recommended — revise the Canada Labour Code to adopt a similar system to the U.S. Railway Labor Act, which I did study, as that does not prohibit the right to strike for anyone. However, the model is designed to slow down collective bargaining at every step in the process to reduce the likelihood of a strike.

The U.S. railway model is the most efficacious, and it was developed under a progressive president called Franklin D. Roosevelt. It balances the right to strike with the overarching national objective of reducing strikes in the transportation sector to levels that are average with the rest of the economy, because transportation is an outlier and has been for quite some time.

In conclusion, with the election of the Carney government and its announced policy to transform Canada into an energy superpower and diversify trade away from our overdependence on an increasingly unreliable partner — the United States — the issue of unreliability and instability in the transportation sector must be addressed by reform. Thank you.

The Chair: Thank you, Professor Lee. We will now move on to questions from senators.

Senator Dasko: Witnesses, welcome to the Senate. We really appreciate the remarks from both of you. I want to start with Professor Lee. In your comments, you said that our approach needs to be modernized, and you have told us what you think is the best way to do that. Are you saying that this is your recommendation?

Mr. Lee: Yes.

vertu du régime actuel de relations de travail, seul le Parlement du Canada peut prévenir un arrêt de travail ou y mettre fin, grâce à une loi de retour au travail ou à l'imposition d'un arbitrage exécutoire.

Dans l'étude que j'ai publiée l'an dernier, en 2024, je concluais que le Parlement du Canada et le gouvernement du Canada sont confrontés à trois grandes options stratégiques, soit, premièrement, maintenir le statu quo, sans modifier aucune loi, et s'assurer — en se fondant sur le bilan de près de trois quarts de siècle — de pouvoir continuer à intervenir dans les conflits de travail du secteur des transports, comme il l'a fait 44 fois au cours des trois derniers quarts de siècle.

Deuxièmement, il peut modifier le Code canadien du travail — si cela est juridiquement acceptable —, afin de désigner les emplois essentiels dans les chemins de fer, les ports, les aéroports, les compagnies aériennes et les secteurs connexes des transports, et adopter un autre régime de règlement des différends semblable à celui du secteur public fédéral, qui impose l'arbitrage obligatoire et exécutoire par un arbitre indépendant. Troisièmement — et c'est l'option que j'ai recommandée —, il faudrait réviser le Code canadien du travail pour adopter un système semblable à celui de la Railway Labor Act des États-Unis, que j'ai étudiée et qui n'interdit pas à quiconque de faire la grève. Le modèle est toutefois conçu pour ralentir la négociation collective à chaque étape du processus, afin de réduire la probabilité d'une grève.

Le modèle qui s'applique au système ferroviaire américain est le plus efficace, et il a été élaboré sous la direction d'un président progressiste appelé Franklin D. Roosevelt. Il comporte un équilibre entre le droit de grève et l'objectif national global de réduction des grèves dans le secteur des transports pour qu'elles se situent à des niveaux correspondant à la moyenne dans le reste de l'économie, les transports faisant exception depuis un certain temps déjà.

En conclusion, avec l'élection du gouvernement de M. Carney et sa politique annoncée visant à transformer le Canada en superpuissance énergétique et à diversifier les échanges commerciaux, sans dépendre trop d'un partenaire dont la fiabilité diminue de plus en plus — les États-Unis —, le problème de manque de fiabilité et d'instabilité dans le secteur des transports doit faire l'objet d'une réforme. Merci.

Le président : Merci, monsieur Lee. Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs et sénatrices.

La sénatrice Dasko : Je souhaite la bienvenue aux témoins. Nous vous remercions tous les deux de vos observations. J'aimerais commencer par M. Lee. Dans vos commentaires, vous avez mentionné qu'il fallait moderniser notre approche, et vous nous avez dit quelle était selon vous la meilleure façon de le faire. Cela veut-il dire que c'est votre recommandation?

M. Lee : Oui.

Senator Dasko: In your view, how does this impact the right to strike that the courts have articulated in this country?

Mr. Lee: I am not a lawyer. I want to fully disclose that. However, I'm sure you can appreciate that as someone who has been in a union for 38 years, we do discuss this a lot — probably about every year and probably every month or two — in universities, which have a record of going on strike from time to time across Canada. However, my own university has never done so because we always completed successful negotiations.

To your point, I have read the 2015 *Saskatchewan Federation of Labour v. Saskatchewan* decision. I have read it three or four times, underlined it, highlighted it and so forth. I don't dispute the authority of the Supreme Court. I don't dispute that ruling whatsoever. I want to be clear: I'm not advocating for the elimination of the right to strike. Of course, it is a right in Canada. That has been decided definitively by law.

My understanding is that does not mean that anybody can go on strike at any time whenever they wish. I have lived in Ottawa all my life, and if you look at the Treasury Board — I realize we are talking about the private sector and railroads, but I'm just dealing with the numbers right now and the trends — it lists the totality of the numbers who are exempt from the right to strike. I don't have it at my fingertips — apologies that I don't — but I think it's 20% of the entire labour force of the Government of Canada, which is over half a million people. This is, most obviously, the Canadian Armed Forces, the RCMP, borders, prison systems and so forth.

It is not accurate to say that if we reduce or make it more difficult to go on strike that we've lost the right to strike. Especially when you look at the record of strikes in transportation, it is profoundly higher than the rest of the economy in all of the different industries where they are unionized.

When you look at it on a comparative basis, it doesn't seem to have affected people in other sectors. I don't see a contradiction in putting requirements in front of collective bargaining to slow down the rush to judgment to go to a strike, imposing cooling-off periods, which is what the U.S. Railway Labor Act does.

Senator Dasko: Thank you. Mr. Champ, you've just heard your colleague mention that the government has intervened 44 times. In your view, should we keep the status quo in terms of the regulatory and legislative framework that we have right now? Do you think that's the way to proceed? Or do you think there should be changes? What is your view of the current situation? Is

La sénatrice Dasko : À votre avis, quelle incidence cela a-t-il sur le droit de grève que les tribunaux ont établi au Canada?

M. Lee : Je ne suis pas avocat. Je tiens à ce que cela soit clair. Cependant, je suis sûr que vous comprendrez qu'en tant que membre d'un syndicat depuis 38 ans, j'ai assisté à beaucoup de discussions autour de cette question — probablement chaque année et probablement tous les mois ou deux — dans les universités, où il arrive que des grèves se produisent, quelle que soit la région du Canada. Cependant, cela ne s'est jamais produit dans ma propre université, parce que nous avons toujours mené à bien des négociations fructueuses.

Pour répondre à votre question, j'ai lu la décision dans l'affaire *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan* de 2015. Je l'ai lue trois ou quatre fois, j'ai souligné des choses, j'en ai surligné d'autres et ainsi de suite. Je ne conteste pas l'autorité de la Cour suprême. Je ne conteste absolument pas cette décision. Je tiens à être clair : je ne préconise pas l'élimination du droit de grève. Bien sûr, c'est un droit au Canada, et cela a été confirmé de façon définitive aux termes de la loi.

Sauf erreur, cela ne veut pas dire que n'importe qui peut faire la grève quand bon lui semble. J'ai vécu à Ottawa toute ma vie, et au Conseil du Trésor — je me rends compte que le sujet est le secteur privé et les chemins de fer, mais je ne parle que de chiffres et de tendances en ce moment —, il existe une liste de toutes les personnes qui sont exemptées du droit de grève. Je ne l'ai pas à portée de la main — et je m'en excuse —, mais je crois qu'il s'agit de 20 % de tout l'effectif du gouvernement du Canada, soit plus d'un demi-million de personnes. Cela comprend évidemment les Forces armées canadiennes, la GRC, les frontières, le système carcéral et ainsi de suite.

Il est inexact de dire que s'il est plus difficile de faire la grève, cela élimine le droit de grève. Cela est surtout évident lorsque l'on regarde le bilan des grèves dans les transports, où elles sont beaucoup plus nombreuses que dans toutes les industries syndiquées du reste de l'économie.

Lorsque l'on fait une comparaison, on constate que cela ne semble pas avoir touché les gens dans d'autres secteurs. Je ne vois pas de contradiction dans le fait d'imposer des exigences à la négociation collective pour ralentir l'empressement à décider de partir en grève, c'est-à-dire d'imposer des périodes d'apaisement, ce que prévoit la U.S. Railway Labor Act.

La sénatrice Dasko : Merci. Monsieur Champ, vous avez entendu l'autre témoin mentionner que le gouvernement est intervenu 44 fois. À votre avis, devrions-nous maintenir le statu quo en ce qui concerne le cadre réglementaire et législatif que nous avons actuellement? Pensez-vous que c'est la façon de procéder? Pensez-vous plutôt qu'il devrait y avoir des

there a problem that needs a legislative solution or regulatory solution?

Mr. Champ: The use of section 107 has been a problem in recent years. If you change the legislation and put up more barriers, making it harder for workers to strike — or in the case of section 107, on any given day whoever has the ear of the minister can order an end to a strike — it will lead to bigger labour disruptions. We were lucky that there was a settlement in the Air Canada strike. You saw that the workers and the union decided to defy it, and the union president said, “Put me in jail.”

This is something we haven't seen in the last 15 or 20 years, but it used to be the case. In those 40 or so cases, I would like to see a more in-depth study on how many union leaders went to jail over those. I bet you that they did in many cases. We also didn't hear from the professor about how long each strike lasted. How long did it go on before the back-to-work legislation was invoked? I think it is a bit more nuanced. Back-to-work legislation is a tricky thing. On the whole, it has been used when there was already a prolonged strike and there were many issues, and the parties — the union and the employer — can see it coming.

Overall, the regime we have in place now works. In my view, if you start disrupting it, you will see more labour disruptions, not fewer.

Senator Dasko: Thank you.

Senator Lewis: I have a question for Mr. Champ. Are you familiar with the U.S. legislation as it goes to rail, and what is your opinion of it?

Mr. Champ: No, I'm not familiar per se with what the professor was outlining. We do have provisions like that. Under the Canada Labour Code and other labour relations legislation, we do have different measures or steps that have to be taken before a union can go on strike. First of all, the collective agreement has to expire. They have to give a notice to bargain. Then before striking, they have to give a notice of conciliation.

They advise the Minister of Labour that things are not working out and that they want a conciliator. Then the minister will appoint a conciliator. I apologize that I forgot the time period after that, but there is a time period after that in which there are efforts by the department and the minister to try to conciliate or bring the parties together before the open period for a strike can begin. Even then, they must give notice to the employer that as of this date, they may go on strike.

changements? Que pensez-vous de la situation actuelle? Y a-t-il un problème qui nécessite une solution législative ou réglementaire?

Me Champ : Le recours à l'article 107 a posé un problème au cours des dernières années. Si vous changez la loi et que vous érigez plus d'obstacles, ce qui rendra plus difficile pour les travailleurs de faire la grève — ou dans le cas de l'article 107, la possibilité pour quiconque a l'oreille du ministre de demander que soit ordonnée la fin d'une grève —, cela entraînera des perturbations de travail plus importantes. Nous avons eu de la chance que la grève d'Air Canada ait abouti à un règlement. Vous avez vu que les travailleurs et le syndicat ont décidé de défier la loi, le président du syndicat ayant même dit : « Mettez-moi en prison. »

C'est quelque chose que nous n'avons pas vu au cours des 15 ou 20 dernières années, mais c'était le cas auparavant. Pour ce qui est de ces quelque 40 cas, j'aimerais qu'on fasse une étude plus approfondie sur le nombre de dirigeants syndicaux qui se sont retrouvés en prison. Je vous parle que cela s'est produit dans bien des cas. Nous n'avons pas non plus entendu le professeur parler de la durée de chaque grève. Combien de temps s'est-il écoulé avant que la loi de retour au travail ne soit invoquée? Je pense que tout n'est pas noir ou blanc. Une loi de retour au travail est quelque chose de délicat. Dans l'ensemble, on y a eu recours en cas de grève prolongée et de problèmes nombreux, les parties — le syndicat et l'employeur — ayant pu voir cela venir.

Dans l'ensemble, le régime actuel fonctionne bien. À mon avis, si vous commencez à le perturber, il y aura plus de conflits de travail, pas moins.

La sénatrice Dasko : Merci.

Le sénateur Lewis : J'ai une question pour M. Champ. Connaissez-vous la législation américaine en matière de transport ferroviaire, et quelle est votre opinion à ce sujet?

Me Champ : Non, je ne suis pas au courant spécifiquement de ce que le professeur a dit. Nous avons des dispositions de ce genre. En vertu du Code canadien du travail et d'autres lois sur les relations de travail, différentes mesures doivent être prises avant qu'un syndicat puisse faire la grève. Tout d'abord, la convention collective doit être expirée. Un avis de négociation doit être donné. Ensuite, avant de faire la grève, un avis de conciliation doit être fourni.

Le ministre du Travail est informé que les négociations achoppent et qu'un conciliateur est nécessaire. Celui-ci est nommé par le ministre. J'oublie la période qui suit, mais il y a une période après laquelle le ministère et le ministre s'efforcent de concilier ou de réunir les parties avant que la grève puisse commencer. Même à ce moment-là, ils doivent aviser l'employeur qu'à partir de cette date, ils peuvent faire la grève.

There are some measures already in place. Could there be more? Should there be more? I think there could be. The idea is to try to help the parties settle it together and negotiate together. What the Minister of Labour does now is there is almost always an industrial relations officer assigned to those parties. In some high-profile cases, we see that the minister will appoint a very high-profile person. For example, in the public service strike in B.C., they appointed Vince Ready, who is a very well-known mediator. Those are other measures that they can adopt. There is no reason why there can't be legislation that provides other types of steps or regulatory measures to assist the parties in coming together before there is a breakdown.

Senator Lewis: Trade has changed both domestically and internationally over the last two decades, especially in terms of time deliveries and those kinds of things. When it comes to a railroader, for instance, it is suggested that for every day of a strike, it takes a week to recover. It is a big part of the U.S. legislation that a lot of work is done before people walk out. That's the biggest issue from my province, which we see. Getting the strike started is the problem. It is not getting back to work and those kinds of things. That's in the courts and whatever happens. But somehow or another, we have to get to a point where the last thing that happens is that people walk off the job when it comes to some of these transportation issues.

Mr. Champ: Yes, senator. Make no mistake, workers don't want to go on strike. They don't want to be off work and stop receiving a paycheque. Workers feel pain when they go on strike. Most unions have a strike fund, but it is approximately \$20 a day. That's not paying for groceries, rent, the mortgage or a trip to the hockey arena or whatever. The workers who go on strike feel pain too. They don't want to go on strike, make no mistake.

Can there be more proactive measures to assist the parties in coming together? Can it be that the farmers' collective is talking to the railways and saying, "Hey, I see your collective agreement is expiring next year. What the hell are you guys doing about it? We can't afford a strike, and we know you don't want a strike." It may be other external parties negotiating things in their contracts with those companies that provide what they might view as critical services to their own company and then they say, "Hey, if you end up having a strike, you have to pay us." Those are other options to protect the third parties. You put the pressure on the company or employer to do what they can to be fair to those workers because no one wants a strike.

Certaines mesures sont déjà en place. Pourrait-il y en avoir plus? Devrait-il y en avoir plus? Je pense que c'est le cas. Il faut essayer d'aider les parties à régler cela ensemble et à négocier ensemble. Ce que fait actuellement le ministre du Travail, c'est presque toujours d'affecter un agent des relations industrielles aux parties. Dans certains cas très médiatisés, le ministre va nommer une personne très en vue. Par exemple, lors de la grève dans la fonction publique en Colombie-Britannique, on a nommé Vince Ready, qui est un médiateur très connu. Ce sont là d'autres mesures qui peuvent être adoptées. Il n'y a aucune raison pour laquelle on ne pourrait pas avoir une loi qui prévoit d'autres types de mesures ou de règlements pour aider les parties à s'entendre avant qu'il y ait rupture.

Le sénateur Lewis : Les modalités commerciales ont changé, tant au pays qu'à l'étranger, au cours des deux dernières décennies, surtout en ce qui concerne les délais de livraison et ce genre de choses. Dans le cas des cheminots, par exemple, on dit que pour chaque jour de grève, il faut une semaine pour que les choses se rétablissent. Un des éléments importants de la législation américaine est la nécessité de déployer beaucoup d'efforts avant que les gens partent en grève. C'est le plus gros problème que nous constatons dans ma province. C'est le déclenchement de la grève qui est le problème. Ce n'est pas le retour au travail et ce genre de choses. On a recours aux tribunaux et il arrive ce qui arrive. Mais d'une façon ou d'une autre, nous devons en venir à un point où la dernière chose qui se produit, c'est que les gens fassent la grève dans le contexte de certains de ces enjeux de transport.

Me Champ : Oui, sénateur. Il ne faut pas se faire d'illusions. Les travailleurs ne veulent pas faire la grève. Ils ne veulent pas s'absenter du travail et cesser de recevoir un chèque de paie. Les travailleurs éprouvent des difficultés lorsqu'ils font la grève. La plupart des syndicats ont un fonds de grève, mais cela représente environ 20 \$ par jour pour les travailleurs. Cela ne suffit pas pour payer l'épicerie, le loyer, l'hypothèque ou les déplacements vers l'aréna. Les travailleurs qui font la grève sont affectés eux aussi. Qu'on ne s'y trompe pas, ils ne veulent pas faire la grève.

Peut-il y avoir des mesures plus proactives pour aider les parties à s'entendre? Pourrait-il s'agir d'un collectif d'agriculteurs qui communiquent avec les compagnies de chemin de fer en leur disant : « Votre convention collective arrive à échéance l'an prochain. Que diable faites-vous à ce sujet? Nous ne pouvons pas nous permettre qu'il y ait une grève, et nous savons que vous n'en voulez pas non plus. » Il pourrait s'agir d'autres parties externes qui négocient des choses dans leurs contrats avec les entreprises qui fournissent ce qu'elles pourraient considérer comme des services essentiels à leur propre entreprise et qui pourraient ensuite dire à ces fournisseurs : « Si une grève est déclenchée, vous devrez nous indemniser. » Ce sont d'autres options pour protéger les tierces parties. Ce sont des pressions exercées sur les entreprises ou les employeurs pour qu'ils fassent ce qu'ils peuvent pour être justes envers ces travailleurs, parce que personne ne veut d'une grève.

Senator Wilson: My first question is for Professor Lee. In 2023, Employment and Social Development Canada conducted consultations to improve the process for maintaining operations under the Canada Labour Code. The final report states that employers have said that the Canada Labour Code should require considering public economic interest when determining what services should be maintained. More specifically, the following proposals were made by employers: first, establishing thresholds, such as \$5 million in economic damage; second, developing a list of essential services; and third, establishing a list of organizations and companies whose activities are essential.

You've spoken about the high ratio of disputes that occur in the transportation sector. In relation to that, I'd be interested in your comments and observations on these comments by employers and whether we should maybe consider the transportation sector separately and distinct from these other areas.

Mr. Lee: Thank you very much. Yes, that's an excellent question.

In answering that, I just want to point out something. I'm an empiricist, so all I do is look up government data, whether it's from the Organisation for Economic Co-operation and Development, or OECD, or StatCan or whatever. According to the latest study that the OECD did across all the countries of the OECD, we are a huge outlier in workdays lost from industrial disputes. The OECD median was 14 days per million workers, and we're at 75, so we're miles above the national average in comparison to other countries.

Then, when you drop down methodologically speaking, inside Canada, the transportation sector is a huge outlier compared to the rest of the economy. There is something going on in transportation, and your question points to it.

The late Harold Innis, the great scholar at the University of Toronto, said you cannot understand the history of Canada without understanding the core centrality of transportation and communications. This is not just another industry like going shopping at Walmart or at some store. Transportation serves this vast, enormous country, and the proof is when you see an illegal strike — excuse me, I apologize — or a strike, you see mayors from every small town and mid-size town across the country as well as local councillors, members of Parliament and everybody up in arms because of the incredible impact it has on them personally. It has huge social externalities on all of us — all 40 million.

Le sénateur Wilson : Ma première question s'adresse à M. Lee. En 2023, Emploi et Développement social Canada a mené des consultations, afin d'améliorer le processus de maintien des activités en vertu du Code canadien du travail. Selon le rapport final, les employeurs ont indiqué que le Code canadien du travail devrait exiger que l'intérêt économique public soit pris en compte au moment de déterminer quels services devraient être maintenus. Plus précisément, les employeurs ont fait les propositions suivantes : premièrement, établir des seuils, comme 5 millions de dollars en dommages économiques; deuxièmement, dresser une liste de services essentiels; et troisièmement, dresser une liste d'organisations et d'entreprises dont les activités sont essentielles.

Vous avez parlé du taux élevé de conflits de travail qui surviennent dans le secteur des transports. À ce sujet, j'aimerais savoir ce que vous pensez de ces commentaires des employeurs et si le secteur des transports devrait être considéré comme distinct de ces autres secteurs.

M. Lee : Merci beaucoup. Oui, c'est une excellente question.

Pour y répondre, je veux simplement souligner quelque chose. Je suis un empiriste, alors tout ce que je fais, c'est de consulter les données du gouvernement, qu'elles proviennent de l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, de Statistique Canada ou d'ailleurs. Selon la dernière étude que l'OCDE a effectuée dans tous les pays membres, nous sommes un cas très particulier en ce qui concerne le nombre de jours de travail perdus à cause des conflits de travail. La médiane de l'OCDE était de 14 jours par million de travailleurs, et nous sommes à 75, ce qui est nettement supérieur à la moyenne nationale enregistrée dans d'autres pays.

Ensuite, lorsqu'on fait une analyse méthodologique, au Canada, le secteur des transports est un cas particulier par rapport au reste de l'économie. Il se passe quelque chose dans le domaine des transports, et votre question le fait bien ressortir.

Le regretté Harold Innis, le grand érudit de l'Université de Toronto, a déclaré qu'on ne peut pas comprendre l'histoire du Canada sans comprendre le caractère central des transports et des communications. Il ne s'agit pas simplement d'un secteur comme les autres, d'un commerce de détail comme Walmart ou un autre magasin. Les transports fournissent des services à ce vaste et énorme pays, et la preuve en est que lorsque survient une grève illégale — je m'excuse — ou une grève, vous voyez des maires de toutes les petites villes et de toutes les villes de taille moyenne du pays, ainsi que des conseillers locaux, des députés et tout le monde, se révolter parce que cela a un impact incroyable sur eux personnellement. Cela a d'énormes externalités sociales pour nous tous, soit 40 millions de personnes.

Of course, we're not going to abolish the right to strike, but certainly, we've got to look at the fact that there is something in transportation that is causing many more disruptions than in the rest of the Canadian economy and vastly more when compared to the OECD average or any other OECD country.

Senator Wilson: I see what you're saying about transport, but to me, it's about the economic damage that happens and the power of that bargaining environment to shut down the economy that creates the reason, probably, why your data is as it is. Is it an economic damage number we should be looking at, or should we be focusing primarily on the supply chain?

Mr. Lee: Well, there is a third option. Yes, there is economic damage, but as was noted, that's not the justification. I'm not going to get into the legal arguments; I'm not a lawyer, but I would argue that the social costs to communities across the country are even greater than the profound economic costs. The evidence is in the fact that you get people from small towns up in arms across this country as well as in villages and in mid-size towns, and it's across the country. It isn't something like the big business associations screaming at this. There are large numbers of ordinary Canadians who are negatively impacted, so I would argue a much more rigorous standard, which is the social costs to millions of ordinary Canadians who have become victims in these strikes that disrupt their economies and cause many of them to lose their jobs because the supply chains shut down and they get laid off since their companies don't have the product to keep them going.

The Chair: You have 30 seconds.

Senator Wilson: That's not long enough for me to ask my next question for Mr. Champ, so I will have to wait until the next round.

Senator Simons: Mr. Champ, I represent the province of Alberta. Yesterday was a very dark day for labour rights in Alberta. As you note, not only did the premier order teachers back to work, but she also pre-emptively invoked the "notwithstanding" clause and imposed a settlement on those teachers that had previously been rejected by almost 90% of the members of the union.

When I see that, I wonder what the implications are for jurisdictions outside of Alberta and what kind of precedent that might set, because in the cases that we're talking about, they were referred to arbitration. There was not an attempt to impose a settlement that had previously been rejected by a union.

Bien sûr, le droit de grève ne sera pas aboli, mais nous devons certainement tenir compte du fait qu'il y a quelque chose dans le secteur des transports qui cause beaucoup plus de perturbations que dans le reste de l'économie canadienne et beaucoup plus par rapport à la moyenne de l'OCDE ou de n'importe quel autre pays membre.

Le sénateur Wilson : Je comprends ce que vous dites au sujet des transports, mais à mon avis, c'est le tort économique qui est causé et le contexte de négociation qui a le pouvoir de paralyser l'économie qui expliquent probablement pourquoi les données dont vous parlez sont telles qu'elles sont. Y a-t-il des dommages économiques chiffrés que nous devrions examiner, ou devrions-nous nous concentrer principalement sur la chaîne d'approvisionnement?

M. Lee : Je dirais qu'il y a une troisième option. Oui, il y a les dommages économiques, mais comme on l'a fait remarquer, ce n'est pas ce qui justifie cela. Je ne vais pas me lancer dans des arguments juridiques; je ne suis pas avocat, mais je dirais que les coûts sociaux pour les collectivités de tout le pays sont encore plus élevés que les énormes coûts économiques. La preuve, c'est qu'il y a des gens dans les petites villes qui protestent partout au pays, ainsi que dans les villages et les villes de taille moyenne, et que cela se produit partout au pays. Ce ne sont pas les grandes associations de gens d'affaires qui se plaignent. Il y a un grand nombre de Canadiens ordinaires qui subissent des répercussions négatives, alors je dirais qu'il faut une norme beaucoup plus rigoureuse, en raison des coûts sociaux pour des millions de Canadiens ordinaires qui sont victimes de ces grèves qui perturbent leur économie et font en sorte que bon nombre d'entre eux perdent leur emploi, parce que les chaînes d'approvisionnement ferment et qu'ils sont mis à pied, leurs entreprises ne recevant pas les produits dont elles ont besoin pour poursuivre leurs activités.

Le président : Il vous reste 30 secondes.

Le sénateur Wilson : Je n'ai pas assez de temps pour poser ma prochaine question à M. Champ, alors je vais devoir attendre le prochain tour.

La sénatrice Simons : Monsieur Champ, je représente la province de l'Alberta, où la journée d'hier a été très sombre pour les droits des travailleurs. Comme vous l'avez fait remarquer, non seulement la première ministre a ordonné le retour au travail des enseignants, mais elle a aussi invoqué de façon préventive la clause dérogatoire et imposé aux enseignants un règlement qui avait déjà été rejeté par près de 90 % des membres du syndicat.

Lorsque je vois cela, je me demande quelles sont les conséquences pour les administrations à l'extérieur de l'Alberta et quel genre de précédent cela pourrait créer, parce que les cas dont nous parlons ont été renvoyés à l'arbitrage. Il n'y a pas eu de tentative d'imposer un règlement qui avait déjà été rejeté par un syndicat.

Since I have the advantage of having you here today, I'm wondering if you could extrapolate from what happened in Alberta last night as to what that could mean in the hands of a future Canadian federal government that might look to that as a precedent for what it could do federally. Would that be possible or is the federal government constrained in some way that a provincial government is not?

Mr. Champ: Yes, senator. We'll see what's going to happen. I think it will be an abject lesson here where you can observe what happens in Alberta over the next few days because it's not just going to be that union. I'm almost certain you will see the rest of the labour movement rise up. It's the same way: When the minister ordered the Air Canada flight attendants back to work, it was less than 48 hours before the Canadian Labour Congress held an emergency meeting and the president of the Canadian Labour Congress said all of labour was behind the Canadian Union of Public Employees, or CUPE.

We'll see what happens. I think there will be widespread disruptions. Will workers or teachers go back? I don't know. They may not. Are there going to be fines? Maybe there will be. Will there be people put in jail? Maybe there will be, but is this what we want to see in Canada?

There are other ways to resolve our differences. That's the point. There are other ways to resolve our differences, and the lesson that I hope other jurisdictions in Canada learn from what's going to happen in Alberta is let's not touch that stove.

Senator Simons: I'm worried they may take the opposite lesson.

Professor Lee, I wanted to ask you: According to the Library of Parliament, since 2024, labour ministers have used their powers under section 107 of the Canada Labour Code eight times to intervene in labour disputes. You said in your opening comments that you didn't think there was a difference between using section 107 and having back-to-work legislation in their functionality. As a parliamentarian, I can tell you that there is a difference for us because, for example, in 2018, when the postal workers were ordered back to work, there was actual legislation that we debated in the House and then debated in the Senate, and it was quite a heated, thoughtful debate in the Senate with quite a close vote in the end. When the government uses section 107, it leaps over that entire parliamentary process, and that's why I have concerns about how easy it has become to use section 107.

I understand that for Canadians, these strikes are incredibly disruptive, and as an Albertan, I understand what it meant for Alberta's agricultural producers not to have access to rail

Puisque j'ai le privilège de vous avoir devant moi aujourd'hui, je me demande si vous pourriez extrapoler à partir de ce qui s'est passé en Alberta hier soir et nous dire ce que cela pourrait signifier pour un futur gouvernement fédéral canadien qui pourrait considérer cela comme un précédent pour ce qu'il pourrait faire à son propre niveau. Est-ce possible ou le gouvernement fédéral a-t-il des contraintes qu'un gouvernement provincial n'a pas?

Me Champ : Oui, sénatrice. Nous verrons ce qui va se passer. Je pense que ce sera une leçon difficile pour l'Alberta au cours des prochains jours parce que les réactions ne se limiteront pas à ce syndicat. Je suis presque certain que vous allez voir le reste du mouvement syndical se lever. De la même façon, lorsque le ministre a ordonné le retour au travail des agents de bord d'Air Canada, il ne s'est pas écoulé 48 heures avant que le Congrès du travail du Canada tienne une réunion d'urgence et que le président du Congrès du travail du Canada déclare que tous les syndicats appuyaient le Syndicat canadien de la fonction publique, ou le SCFP.

Nous verrons ce qui se passera. Je pense qu'il y aura des perturbations généralisées. Les travailleurs ou les enseignants retourneront-ils au travail? Je ne sais pas. Peut-être pas. Y aura-t-il des amendes? Peut-être qu'il y en aura. Des gens seront-ils mis en prison? Peut-être que oui, mais est-ce vraiment ce que nous voulons voir au Canada?

Il y a d'autres façons de régler nos différends. Voilà où je veux en venir. Il y a d'autres façons de régler nos différends, et la leçon que j'espère que les autres administrations du Canada tireront de ce qui va se passer en Alberta, c'est de se tenir loin de ce genre de situation.

La sénatrice Simons : J'ai peur qu'ils en tirent la leçon contraire.

Monsieur Lee, selon la Bibliothèque du Parlement, depuis 2024, les ministres du Travail ont utilisé huit fois leurs pouvoirs en vertu de l'article 107 du Code canadien du travail pour intervenir dans des conflits de travail. Vous avez dit dans votre déclaration préliminaire que vous ne pensiez pas qu'il y avait une différence entre le recours à l'article 107 et la mise en place d'une loi de retour au travail. En tant que parlementaire, je peux vous dire qu'il y a une différence pour nous parce que, par exemple, en 2018, lorsque les travailleurs des postes ont reçu l'ordre de retourner au travail, nous avons débattu d'un projet de loi à la Chambre et ensuite au Sénat. La situation était très tendue. Un débat réfléchi a eu lieu au Sénat et a abouti à un vote assez serré à la fin. Lorsque le gouvernement invoque l'article 107, il passe outre à tout le processus parlementaire, et c'est pourquoi je m'inquiète de la facilité avec laquelle on peut invoquer l'article 107.

Je comprends que, pour les Canadiens, ces grèves sont extrêmement perturbatrices et, en tant qu'Albertaine, je sais bien ce que cela a signifié pour les producteurs agricoles de

transport, but are you concerned at all — and I'll ask you first and then Mr. Champ if there is time — about subverting the parliamentary process by jumping to section 107 as the “get out of jail free” card all the time?

Mr. Lee: It may surprise you, Senator Simons, but I agree with you completely. Since I've done a lot of media on strikes over the years because of this paper I've done, I've argued that the only proper way is through the democratic institution called Parliament.

I have great respect for members of Parliament and senators, and I know that you will debate it judiciously and appropriately, whereas section 107 is autocratic. It's administrative fiat. Yes, I know the government is elected and the minister has been elected, but at the same time, it's an executive decision that bypasses Parliament. If we're going to invoke the draconian decision to order people back to work, surely it should be done with the full scrutiny of Parliament.

Senator Simons: Thank you. How about you, Mr. Champ?

Mr. Champ: I agree with the professor. When you have full scrutiny and debate in Parliament, that's much better.

Section 107 wasn't an open invitation for the minister at his or her whim to violate the rights of workers. No court, incidentally, has yet to weigh in on whether the use of section 107 is lawful or not in that manner. I'd like to see the legal opinion that advised the Liberal government they could use it in that way.

[Translation]

Senator Cormier: I am reflecting on the challenge of balancing the rights of workers and the needs of Canadians to have access to essential goods and services, but also the economic and social impacts of these bargaining challenges.

Mr. Lee, you spoke about the American slowdown collective bargaining model. What are the criteria and under what conditions is the American model effective in slowing down bargaining? What are the criteria and conditions? How do they apply in the Canadian context?

[English]

Mr. Lee: Thank you very much, Senator Cormier. There are two points: First, the Railway Labor Act only applies to railroads and airlines. It doesn't apply to the entire labour situation. They passed it only because, way back in the day, they had a lot of strikes in that sector.

l'Alberta de ne pas avoir accès au transport ferroviaire, mais vous inquiétez-vous — et je vais vous poser la question en premier, puis à M. Champ, s'il reste du temps — que l'on contourne le processus parlementaire en ayant toujours recours à l'article 107 pour passer outre aux règles?

M. Lee : Cela vous surprendra peut-être, sénatrice Simons, mais je suis tout à fait d'accord avec vous. Étant donné que j'ai beaucoup parlé de grèves dans les médias au fil des ans en raison de mes travaux, j'ai pu faire valoir que la seule façon appropriée d'y arriver est par l'entremise de l'institution démocratique qu'on appelle le Parlement.

J'ai beaucoup de respect pour les députés et les sénateurs, et je sais que vous débattez des questions de façon judicieuse et appropriée, alors que l'article 107 est autocratique. C'est une décision administrative arbitraire. Oui, je sais que le gouvernement et le ministre sont élus, mais en même temps, c'est une décision de l'exécutif qui court-circuite le Parlement. Si la décision draconienne d'ordonner un retour au travail est prise, il est certain qu'elle devrait être examinée de façon approfondie par le Parlement.

La sénatrice Simons : Merci. Et vous, monsieur Champ?

Me Champ : Je suis d'accord avec le professeur. Lorsqu'il y a un examen et un débat complets au Parlement, c'est beaucoup mieux.

L'article 107 ne se voulait pas une incitation pour le ou la ministre à violer à son gré les droits des travailleurs. Soit dit en passant, aucun tribunal ne s'est encore prononcé sur la question de savoir si le recours à l'article 107 était légal ou non. J'aimerais voir l'avis juridique sur lequel s'est fondé le gouvernement libéral pour l'utiliser de cette façon.

[Français]

Le sénateur Cormier : Je réfléchis au défi d'équilibre entre les droits des travailleurs et les besoins des Canadiens d'avoir accès à des biens et services essentiels, mais aussi aux impacts économiques et sociaux associés à ces défis de négociation.

Monsieur Lee, vous avez parlé du modèle américain, le « slowdown collective bargaining ». Quels sont les critères utilisés et dans quelles conditions le modèle américain est-il efficace pour calmer cette négociation? Quels sont les critères et les conditions? Comment ceux-ci s'appliquent-ils dans l'environnement canadien?

[Traduction]

M. Lee : Merci beaucoup, sénateur Cormier. Il y a deux points : premièrement, la Railway Labor Act ne s'applique qu'aux chemins de fer et aux compagnies aériennes. Elle ne s'applique pas à l'ensemble des travailleurs. Elle a été adoptée uniquement parce qu'il y avait beaucoup de grèves dans ce secteur à l'époque.

Second, I'm making some generalizations, but I did read it, and I read some fascinating analyses of it by the Congressional Budget Office and some other agencies of Congress.

What they've done is any time there is a breakdown or breaking off of negotiations or a breakdown of mediation — every time something changes during collective bargaining — they've imposed essentially a 90-day cooling-off period. I hope I'm accurate on my strikes. I'm doing this from memory, and I'm not a young person anymore, but I believe they've had two strikes in the last 50 years in railroads, so it had the effect of slowing everything down. They did not abandon the right to strike. What they've done is they've said, "Okay. There is a breakdown in discussions. You've broken off negotiations. Here is the 90-day cooling-off period."

They have these endless cooling-off periods throughout the process, which means it's very difficult, because they finally come to a deal is what happens. So that could be applied to our transportation sector.

Senator Cormier: If I may ask, what is happening during those 90 days? What is happening concretely during the 90 days?

Mr. Lee: I didn't look it up, but I assume that they're continuing to talk because they're prohibited from striking. They're not prohibited from talking to each other or discussing. They're prohibited from going out on strike. They continue to discuss with each other and the time is there. They have a 90-day barrier, so to speak, before they can do anything. That is a lot of time for two parties to get back together and say, "Look, can we come to some kind of a deal?" which is what has happened over and over in that industry. Strikes are very rare.

[*Translation*]

Senator Cormier: Thank you.

In the Canadian National Railway Company case, the Canadian Industrial Relations Board, or CIRB, concluded that it had no discretion to refuse to implement the minister's directions under section 107 or modify their terms.

Do you agree with CIRB when it says it does not have the discretionary power to refuse to implement the minister's orders? If so, should it have that power? Is an amendment to the Canada Labour Code required?

Deuxièmement, je fais quelques généralisations, mais je l'ai lue et j'ai consulté les analyses fascinantes qui en ont été faites par le Congressional Budget Office et d'autres organismes du Congrès.

Ce qu'ils ont fait, c'est que chaque fois qu'il y a eu une rupture des négociations ou de la médiation — chaque fois que quelque chose a changé pendant les négociations collectives —, ils ont imposé essentiellement une période d'apaisement de 90 jours. J'espère que je ne me trompe pas de grève. Je vous parle de cela de mémoire, et je ne suis plus jeune, mais je crois qu'il y a eu deux grèves au cours des 50 dernières années dans les chemins de fer, ce qui a eu pour effet de tout ralentir. Le droit de grève n'a pas été abandonné. Ce qu'ils ont fait, c'est dire : « D'accord. Il y a une rupture dans les discussions. Vous avez rompu les négociations. Nous allons prendre une période de réflexion de 90 jours. »

Des périodes de réflexion interminables émaillent tout le processus, ce qui rend les choses très difficiles, mais les parties finissent par conclure une entente. Cela pourrait donc s'appliquer à notre secteur des transports.

Le sénateur Cormier : Si je peux me permettre, que se passe-t-il pendant ces 90 jours? Que se passe-t-il concrètement pendant les 90 jours?

Mr. Lee : Je n'ai pas vérifié, mais j'imagine qu'ils continuent de se parler parce qu'on leur interdit de faire la grève. Il ne leur est pas interdit de se parler ou de discuter. Il leur est interdit de faire la grève. Ils continuent de discuter entre eux et le temps s'écoule. Ils sont devant une barrière de 90 jours, si je peux m'exprimer ainsi, avant de pouvoir faire quoi que ce soit. C'est beaucoup de temps pour permettre aux deux parties de se réunir et de dire : « Écoutez, pouvons-nous en arriver à une entente quelconque? » C'est ce qui s'est produit à maintes reprises dans ce secteur. Les grèves sont très rares.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Merci.

Dans la décision du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) dans l'affaire *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada*, le conseil a conclu qu'il n'avait pas le pouvoir discrétionnaire de refuser de mettre en œuvre les instructions ministérielles données en vertu de l'article 107 ni de modifier leurs modalités.

Êtes-vous de l'avis du CCRI lorsqu'il affirme de ne pas avoir le pouvoir discrétionnaire de refuser de mettre en œuvre les instructions ministérielles? Si oui, devrait-il avoir ce pouvoir? Est-ce que cela nécessite une modification au Code canadien du travail?

[English]

Mr. Champ: Yes, senator. I can offer a response to that. I mean, that's how the Canada Industrial Relations Board has interpreted it so far. A court has not reviewed that yet.

In my legal opinion — I'll offer it here for free — I think a court isn't going to even have to resort to the Constitution. The court isn't going to have to say it's unconstitutional. I think a court will conclude that section 107 wasn't passed for that purpose. It wasn't meant to be so sweeping as an open invitation for the minister to do whatever he or she wants to end a strike. Without even getting into the Charter, that's my prediction of how it will be dealt with.

It's unfortunate. I think that there are other measures that the government could consider instead of using it that way.

Think about it this way: We see in other countries that just because someone is elected, it doesn't mean they can do anything. We have a rule of law, and when you have someone in power who has been elected and who just decides how they want to interpret and apply the laws or who they're going to apply the law to or not, you start seeing the breakdown of democratic order. Honestly, not to overstate it, but that's the problem with how section 107 has been used over the last couple of years.

Mr. Lee: This is something I've thought about a lot. When we do talk about designation of essential services, my research is — at least what I've read so far and have been able to discover so far — it's only applied to the public sector, whether federal or provincial.

I'm throwing this to you and to legal scholars and lawyers like Mr. Champ: Does Parliament have the authority to designate certain occupations in the private sector such as a railroad or an airline or an airport?

We know that the Supreme Court accepts that you can designate in the public sector. There are very significant numbers of jobs, from emergency services to police to fire services to you name it, but can we designate in the private sector where there is enormous damage, as has occurred in the transportation sector, because it affects all of the people in the country due to the impact on supply chains and businesses and grocery stores and the ability to get food and on and on. If this isn't essential, I don't know what would qualify as essential.

I'll leave that with you.

The Chair: Professor, thank you very much.

[Traduction]

Me Champ : Oui, monsieur. Je peux répondre à cette question. C'est ainsi que le Conseil canadien des relations industrielles l'a interprété jusqu'à présent. Aucun tribunal ne s'est encore prononcé à ce sujet.

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

C'est regrettable. Je pense que le gouvernement pourrait envisager d'autres mesures au lieu de l'utiliser ainsi.

Pensez-y de cette façon : nous voyons dans d'autres pays que le simple fait d'être élu ne signifie pas que l'on peut tout faire. Nous avons un État de droit, et lorsqu'une personne élue au pouvoir décide seule comment interpréter et appliquer les lois, ou à qui les appliquer ou non, on assiste à l'effondrement de l'ordre démocratique. Honnêtement, sans vouloir exagérer, c'est le problème avec la façon dont l'article 107 a été utilisé ces dernières années.

M. Lee : J'y ai beaucoup réfléchi. Lorsque nous parlons de la désignation des services essentiels, ma recherche — du moins ce que j'ai lu et ce que j'ai pu découvrir jusqu'à présent — s'applique uniquement au secteur public, qu'il soit fédéral ou provincial.

Je vous pose la question, à vous et aux juristes et avocats comme M. Champ : le Parlement a-t-il le pouvoir de désigner certaines professions du secteur privé, comme celles liées aux chemins de fer, aux compagnies aériennes ou aux aéroports?

Nous savons que la Cour suprême accepte que vous puissiez désigner des professions dans le secteur public. Il y a un très grand nombre d'emplois, des services d'urgence aux services de police en passant par les services d'incendie, etc., mais pouvons-nous désigner des professions dans le secteur privé où les dommages sont énormes, comme cela s'est produit dans le secteur des transports, car cela touche tous les Canadiens en raison des répercussions sur les chaînes d'approvisionnement, les entreprises et les épiceries et la capacité de se procurer de la nourriture et ainsi de suite. Si ce n'est pas essentiel, je ne sais pas ce qui serait considéré comme essentiel.

Je n'en dis pas plus.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Lee.

[Translation]

Senator Aucoin: I want to thank our witnesses for all the information they have provided to us.

Mr. Lee, your last comments were also extremely relevant.

For all those years, legislation had to be introduced in 44% of the cases. In my opinion, workers in the transportation sector know that, in addition to their right to strike, it has an impact on the public and on the social fabric of our communities. In my opinion, they are using this as a second unwritten power. They know the public is not happy. They are trying to use it to their benefit. I would like your comments on this.

Mr. Lee, I have another question after this.

[English]

Mr. Lee: I can respond quickly to your point. I want to correct one thing. You said 44%. I don't want to mislead anyone on this distinguished committee. I did not look methodologically at "the total population of strikes" from 1950. I have no idea how many strikes were ever initiated in transportation from 1950 to 2012 or now.

What I did was the Parliamentary Research Branch looked up all the bills that had ever been tabled in the House of Commons or Senate from 1950 until 2012 and then 2024. That number, including the section 107 cases, now totals 44 interventions from then to now in that period of 70 years, which is roughly once every 18 months.

Mr. Champ: The area of law in which I study and work once used to be called "master and servant law." We don't use that terminology anymore. People aren't servants. People aren't slaves. People have rights to decide if they're going to work or not work and where they're going to work.

I don't doubt that in different kinds of strikes, there are impacts on other people. But I would like to see other data, for example, in the U.S., where over 50 years, there were only two strikes. What is the data on the wages? Where have the wages gone for those individuals? I'd like to see the data on the wages of the transport industry versus other industries.

You have to take a look at it. I'm not entirely sure, respectfully, why — well, I know why this committee is looking at this now. It's because it looks like we will have a few more strikes now than we've had typically over the last 20 years. That is because we had a big spike in inflation, and now it's down and the collective agreements are off.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Merci à nos témoins pour toute l'information que vous nous avez donnée.

Monsieur Lee, vos derniers commentaires sont très appropriés aussi.

Durant toutes ces années, on a été obligé de légiférer dans 44 % des causes. J'ai l'impression que les travailleurs du secteur du transport savent qu'en plus de leur droit de grève, cela a un impact sur les citoyens et sur le tissu social de nos communautés. J'ai l'impression qu'ils utilisent cela comme un deuxième pouvoir qui est non écrit. Ils savent que le public ne sera pas content. Ils essaient de l'utiliser en leur faveur. J'aimerais avoir vos commentaires là-dessus.

Monsieur Lee, j'aurai une deuxième question par la suite.

[Traduction]

M. Lee : Je peux répondre rapidement à votre question. Je veux corriger un point. Vous avez dit 44 %. Je ne veux induire personne en erreur au sein de ce distingué comité. Je n'ai pas examiné méthodiquement « la population totale de grèves » à partir de 1950. Je n'ai aucune idée du nombre de grèves qui ont été déclenchées dans le secteur des transports entre 1950 et 2012 ou aujourd'hui.

Ce que j'ai fait, c'est que la Direction de la recherche parlementaire a examiné tous les projets de loi qui avaient été déposés à la Chambre des communes ou au Sénat entre 1950 et 2012, puis en 2024. Ce nombre, y compris les cas visés par l'article 107, totalise maintenant 44 interventions au cours de cette période de 70 ans, soit environ une fois tous les 18 mois.

Me Champ : Le domaine du droit dans lequel j'ai étudié et travaillé s'appelait autrefois le « droit concernant les maîtres et les serviteurs ». Nous n'utilisons plus cette terminologie. Les gens ne sont pas des serviteurs. Les gens ne sont pas des esclaves. Les gens ont le droit de décider s'ils vont travailler ou non et où ils vont travailler.

Je ne doute pas que différents types de grèves aient des répercussions sur d'autres personnes, mais j'aimerais voir d'autres données, par exemple, aux États-Unis, où il n'y a eu que deux grèves depuis plus de 50 ans. Que disent les données sur les salaires? Comment la rémunération de ces personnes a-t-elle évolué? J'aimerais voir les données sur les salaires du secteur du transport par rapport à ceux d'autres secteurs.

Vous devez y jeter un œil. Sauf votre respect, je ne sais pas très bien pourquoi... eh bien, je sais pourquoi ce comité se penche sur cette question maintenant. C'est parce qu'il semble que nous aurons un peu plus de grèves maintenant qu'au cours des 20 dernières années. C'est parce que l'inflation a connu une forte hausse — elle est maintenant en baisse — et que les conventions collectives n'ont pas suivi cette évolution.

I can tell you who almost always loses there, senator. It's the workers in terms of the wages. They're always trying to negotiate so that they can at least keep the cost-of-living increase or, if they're lucky, maybe do a little bit better. But if you look at those studies from 1990 regarding where the cost of living is going and where the workers in all industries are trying to keep up, they're going down. It's flatlining, senator.

Strikes are the only means. What else can a worker do other than continue to be a servant? Is that compatible with personal dignity? Is that compatible with self-fulfillment and wanting to improve your life and the lives of your family? It's not, senator. These workers have a fundamental human right, and it's the only power they have to try to improve their conditions of employment. All parliamentarians in the House and the Senate should be very careful when looking at measures to restrict that right.

[Translation]

Senator Aucoin: We saw what the U.S. did. Recognizing that the right to strike exists and should continue to exist, as parliamentarians, what other actions or tools could you suggest we study to create a balance between exercising the right to vote and the destruction of the entire supply chain throughout the country? This is what is essential: that the supply chain can continue. Do you have any comments on this subject?

[English]

Mr. Champ: If I may, I could add this, senator: It's no doubt that our economies have changed. I'm not an economist. As the professor has noted a few times, he's not a lawyer, and I'm not an economist, but I'll offer a comment.

There is no doubt that supply chains have become fewer because companies have become more efficient at getting the product to people, whether it's groceries or goods or your phone or whatnot. The fact that we have fewer supply chains means one thing: higher profits.

We can look at the value of Amazon. Everyone here, I'm sure, gets Amazon. Do you know how much those workers get paid? Try to organize those people and look at who is getting the money. We have a guy who is worth half a trillion dollars, and we're here in a committee concerned about these people who are making \$50,000 or \$60,000 and whether they will be able to strike to improve their lives and their families' lives.

Je peux vous dire qui y perd presque toujours, monsieur. Ce sont les travailleurs, pour ce qui est de leurs salaires. Ils essaient toujours de négocier pour pouvoir au moins suivre l'augmentation du coût de la vie ou, s'ils ont de la chance, peut-être faire un peu mieux. Par contre, si vous regardez les études menées depuis 1990 sur l'évolution du coût de la vie et sur ce que les travailleurs de tous les secteurs essaient d'obtenir, les salaires sont à la baisse. C'est la stagnation, monsieur le sénateur.

Les grèves sont le seul moyen. Que peut faire un travailleur à part continuer à être un serviteur? Est-ce compatible avec la dignité personnelle? Est-ce compatible avec l'épanouissement personnel et le désir d'améliorer sa vie et celle de sa famille? Non, monsieur. Ces travailleurs ont un droit humain fondamental, et c'est le seul pouvoir dont ils disposent pour essayer d'améliorer leurs conditions d'emploi. Tous les parlementaires de la Chambre et du Sénat devraient être très prudents lorsqu'ils examinent des mesures visant à restreindre ce droit.

[Français]

Le sénateur Aucoin : On a vu l'exemple des États-Unis. Reconnaissant que le droit de grève existe et devrait continuer d'exister, en tant que parlementaires, y a-t-il d'autres actions et outils que vous pourriez nous suggérer d'étudier pour créer un équilibre entre l'exercice du droit de vote et la destruction de toute la ligne d'approvisionnement partout au Canada? C'est ce qui est essentiel : que la chaîne d'approvisionnement puisse continuer. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

[Traduction]

Me Champ : Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter ceci, monsieur le sénateur : il ne fait aucun doute que nos économies ont changé. Je ne suis pas économiste. Comme le professeur l'a fait remarquer à quelques reprises, il n'est pas avocat, et je ne suis pas économiste, mais j'aimerais faire une observation.

Il ne fait aucun doute que les chaînes d'approvisionnement se sont raréfiées, car les entreprises sont devenues plus efficaces pour acheminer les produits jusqu'aux consommateurs, qu'il s'agisse de l'épicerie, de marchandises, de téléphones ou autres. La raréfaction des chaînes d'approvisionnement a une seule conséquence, soit l'augmentation des profits.

Nous pouvons examiner la valeur d'Amazon. Je suis sûr que tout le monde ici connaît Amazon. Savez-vous combien ces travailleurs sont payés? Essayez d'organiser ces gens et regardez qui passe à la caisse. Nous avons un type qui vaut un demi-billion de dollars, et nous sommes ici, dans un comité, à nous préoccuper de ces gens qui gagnent 50 000 ou 60 000 dollars et à nous demander s'ils pourront faire la grève pour améliorer leur vie et celle de leurs familles.

We have to look with a little bigger lens. We're talking about whether workers should have the right to strike and in what cases they should be restricted. Let's look at the rest of the industry and look at the employer side and the company side. Where are the profits going? If they want, they can pay their workers more. We can start improving the conditions of workers so that they're not working for less year after year. The right to strike is the only way they can do something about that.

Senator Hay: Thank you both. My question is for Professor Lee. Of your three options, your recommendation is revising the Canada Labour Code to be more similar to the U.S. Railway Labor Act. I'm curious on two fronts. One is simple. Is it beyond railways and airlines in your revision?

My second question is a little bit more complicated, I suppose. I appreciate the fundamental right to strike that is part of your revision. I'm curious around the slowdown of collective bargaining, or the cooling-off period. With long collective bargaining, there are impacts to other parts of the business. I heard you say something about endless cooling-off periods, potentially, in the U.S. where they have had two strikes in 50 years. I'm not sure if that's positive or negative; it could be negative.

In the midst of long collective bargaining — and I've been the CEO of four collective bargaining units in the past — there are times of strife with uncertainty on both sides of the table throughout the business. I'm curious about the impacts to the total business on morale and on productivity, as you're endlessly going into a cool-down, as well as on the slowdown of critical strategic directions for the company itself, which ultimately helps the economy and workers. There's also the reputational impact to the company, to the workers, to the sector and to the country. How do you assess this in your revision?

Mr. Lee: Thank you very much for that fascinating question. I'll answer the first one because it's much easier, and the second will be much more difficult.

I know there have been parallels drawn to Europe from time to time, whether it's the post office or transportation. These are terrible comparators. If you look at the density per square kilometre in the Netherlands, it is, I think, 650 people per square kilometre. Germany has about 700. Mackenzie King had a great line: Europe has not enough geography and way too many people, and we have way too much geography and not enough people. That just captures the difference.

Il faut voir les choses sous un angle un peu plus large. Nous discutons actuellement du droit de grève des travailleurs et des cas dans lesquels il devrait être restreint. Examinons le reste de l'industrie et regardons du côté des employeurs et des entreprises. Où vont les profits? S'ils le souhaitent, ils peuvent mieux rémunérer leurs travailleurs. Nous pouvons commencer à améliorer les conditions de travail des travailleurs afin qu'ils ne travaillent pas pour un salaire de plus en plus bas d'année en année. Le droit de grève est le seul moyen dont ils disposent pour agir dans ce sens.

La sénatrice Hay : Merci à vous deux. Ma question s'adresse au professeur Lee. Parmi vos trois options, vous recommandez de réviser le Code canadien du travail pour qu'il ressemble davantage à la Railway Labor Act des États-Unis. Je m'interroge sur deux points. Le premier est simple. Votre révision dépasse-t-elle les chemins de fer et les compagnies aériennes?

Mon deuxième est un peu plus compliqué, je suppose. Je mesure l'importance du droit fondamental de faire la grève qui fait partie de votre révision. Je m'interroge sur le ralentissement des négociations collectives, autrement dit sur la période de réflexion. Les longues négociations collectives ont des répercussions sur d'autres secteurs d'activité. Je vous ai entendu parler de périodes de réflexion potentiellement interminables, aux États-Unis, où il y a eu deux grèves en 50 ans. Je ne sais pas si c'est positif ou négatif; cela pourrait être négatif.

Au beau milieu de longues négociations collectives — et j'ai déjà été cheffe de la direction de quatre unités de négociation collective —, il arrive que des conflits surgissent, accompagnés d'incertitudes des deux côtés de la table. Je m'interroge sur les répercussions sur le moral et la productivité de l'ensemble de l'entreprise, car vous allez toujours passer par une période de réflexion, ainsi que sur le ralentissement des orientations stratégiques essentielles pour l'entreprise elle-même, laquelle, en fin de compte, profite à l'économie et aux travailleurs. Il y a également l'impact sur la réputation de l'entreprise, des travailleurs, du secteur et du pays. Comment prenez-vous en compte ces éléments dans votre révision?

M. Lee : Merci beaucoup pour cette question fascinante. Je vais répondre à la première parce que c'est beaucoup plus facile, et la deuxième sera beaucoup plus difficile.

Je sais qu'on a établi des parallèles avec l'Europe de temps à autre, qu'il s'agisse des postes ou du transport. Ce sont là de très mauvaises comparaisons. Si vous prenez la densité au kilomètre carré aux Pays-Bas, je crois qu'elle est de 650 personnes au kilomètre carré. L'Allemagne est à environ 700. Mackenzie King a eu un mot d'esprit formidable : « L'Europe n'a pas suffisamment de géographie et beaucoup trop de gens, et nous avons beaucoup trop de géographie et pas assez de gens ». Cela résume bien la différence.

We are absolutely and completely dependent on transportation in this country. If you're in Halifax and your mother is tragically dying of cancer in Vancouver when there is a strike on, it does no good to say you can just take the car or hitchhike across Canada. We are completely dependent, and that's why it is more acute in Canada for railroads and airlines. That's why they've been legislated back to work multiple times. You can go and look at that list.

By the way, because Mr. Champ did bring it up, I was stunned at the rapidity of the response of Parliament each time. I'd have to look up some averages and do some number crunching, but most of the time, Parliament intervened very quickly within five to seven days. They would get it through quickly. You parliamentarians would put it through first, second and third reading in one or two days. I didn't think it was possible for a bill to go through the House and the Senate and receive Royal Assent, literally, within two or three days. Obviously, Parliament took it very seriously.

To your second question, I will be very frank with you: I don't know. But you've certainly put an idea in my head for doing more research to look at the impact on the companies and the unions because of the cooling-off periods. I will be very frank with you: I never looked that up and I never examined nor researched that possibility because I hadn't thought of it. Because of your question, I will now go and do some research on that.

Senator Hay: Well done. Let me know.

Senator Mohamed: Picking up on your comments, Mr. Champ, that we're seeing a trend of more strikes happening and, Mr. Lee, your comment that we are a country dependent on transportation, my question is asked in the spirit of Canada being a reliable partner in trading relationships where work stoppages impact our ability to deliver, particularly as we seek to diversify where and with whom we trade.

According to a 2020 analysis by the Centre for Future Work, Canada has the third-highest rate of working days lost to work stoppages among all OECD countries with comparable data between 2011 and 2016, behind France and Belgium. To what do you attribute the higher rate of labour disputes in this country or the relatively lower rate of disputes in our OECD partners?

Mr. Champ: I'm not sure I'm qualified to answer that one, senator. I would not be in a position to comment on why that's the case. Actually, to be honest, I was quite surprised to hear

Nous dépendons absolument et entièrement du transport au pays. Si vous êtes à Halifax et que votre mère est en train de mourir tragiquement d'un cancer à Vancouver pendant une grève, il ne sert à rien de dire que vous pouvez simplement traverser le Canada en voiture ou sur le pouce. Nous sommes complètement dépendants, et c'est pourquoi la situation est plus grave au Canada pour les chemins de fer et les compagnies aériennes. C'est pourquoi les travailleurs ont été contraints par la loi de retourner au travail à plusieurs reprises. Vous pouvez consulter cette liste.

Soit dit en passant, comme M. Champ l'a évoqué, j'ai été étonné de la rapidité avec laquelle le Parlement réagissait chaque fois. Il faudrait que j'établisse des moyennes et que je fasse quelques calculs, mais la plupart du temps, le Parlement est intervenu très rapidement dans un délai de cinq à sept jours. Il adoptait rapidement un projet de loi. Vous, les parlementaires, procédez à la première, deuxième et troisième lecture en un jour ou deux. Je ne pensais pas qu'il était possible qu'un projet de loi soit adopté par la Chambre et le Sénat et reçoive la sanction royale en deux ou trois jours. De toute évidence, le Parlement prenait cela très au sérieux.

Pour répondre à votre deuxième question, je serai très franc avec vous : je ne sais pas, mais vous m'avez certainement donné l'idée de faire plus de recherche pour examiner les répercussions des périodes de réflexion sur les entreprises et les syndicats. Je vais être très franc avec vous : je n'ai jamais fait de recherche sur ce sujet et je n'ai jamais examiné ou étudié cette possibilité parce que je n'y avais pas pensé. Grâce à votre question, je vais maintenant le faire.

La sénatrice Hay : Bravo. Tenez-moi au courant.

La sénatrice Mohamed : Pour revenir à ce que vous avez dit, monsieur Champ, à savoir qu'il y a de plus en plus de grèves, et à votre commentaire, monsieur Lee, selon lequel nous sommes un pays qui dépend des transports, ma question est posée dans l'esprit où le Canada est un partenaire fiable dans les relations commerciales, où les arrêts de travail ont une incidence sur notre capacité à livrer la marchandise, particulièrement alors que nous cherchons à diversifier nos partenaires commerciaux et nos marchés.

Selon une analyse réalisée en 2020 par le Centre for Future Work, le Canada se classe au troisième rang des pays de l'OCDE disposant de données comparables ayant perdu le plus grand nombre de jours de travail en raison d'arrêts de travail entre 2011 et 2016, derrière la France et la Belgique. À quoi attribuez-vous le taux plus élevé de conflits de travail au Canada ou le taux relativement plus faible de différends chez nos partenaires de l'OCDE?

Me Champ : Je ne suis pas certain d'être qualifié pour répondre à cette question, sénateur. Je ne suis pas en mesure de vous dire pourquoi il en est ainsi. En fait, pour être honnête, j'ai

that. And when I heard Professor Lee say there are more strikes in Canada than in Europe, I was a bit surprised by that.

Mr. Lee: Senator Mohamed, that was an excellent question. I'm not trying to point you in that direction, but if we are going to diversify our trade, that means trading away from the United States. We all understand that.

That means we're going across in one of two directions. We are either going west or east — across the Pacific or across to Europe — and we have designated individual senators, parliamentarians and MPs who have said, "Let's diversify to Europe. Let's diversify to Asia." That means supply chains in Canada — I will be as blunt as possible — will be more critical, not less critical. It's not neutral. It will be putting additional pressure on the supply chains, especially the railroads of which there are two, essentially, Class 1 railroads. This issue will come up more frequently.

To your second question, I have puzzled over that because it is an interesting question. France is a highly unionized country, and they do have a record of strikes. My hypothesis, and I have not verified this with research, is that because of the very high densities in every European country, where there are 300, 400 or 500 people per square kilometre, there are multiple transportation systems. They have mass transit that we can only dream about in Canada because they have the densities. It could be there are alternatives available.

There are trucking firms all over Europe. There are railroads all over Europe, and I think that there are substitutes and competitors, whereas we are vastly more concentrated in Canada. We have exactly two railroads and three airlines. That means we have far fewer alternatives, so we are much more dependent. To use the argument of economic dependency, we are much more dependent which — I will be very frank — gives the unions much more leverage in a bargaining situation than the European unions have because there are so many alternatives to the company that they are bargaining with.

Senator Mohamed: Thank you. There is a tendency to think about strikes in a negative way because they impact people, but when you think about positive stuff that comes from strikes, do you have any reflections on how the idea of strikes and negotiations eventually influences private sector and non-unionized industries? What have we learned from that which would impact those other two? Any reflections on that from either of you?

été très surpris d'entendre cela. Et quand j'ai entendu le professeur Lee dire qu'il y avait plus de grèves au Canada qu'en Europe, cela m'a un peu surpris.

M. Lee : Madame Mohamed, c'était une excellente question. Je n'essaie pas de vous orienter dans cette direction, mais si nous voulons diversifier nos échanges commerciaux, cela signifie que nous devons faire du commerce à l'extérieur des États-Unis. Nous comprenons tous cela.

Cela signifie que nous allons dans l'une des deux directions. Nous allons soit vers l'ouest, soit vers l'est — de l'autre côté du Pacifique ou de l'autre côté de l'Europe —, et nous avons désigné des sénateurs, des parlementaires et des députés qui ont dit : « Diversifications nos marchés en Europe. Diversifications-nous en Asie. » Cela signifie que les chaînes d'approvisionnement au Canada — je serai aussi direct que possible — seront plus critiques, et non moins. Ce n'est pas neutre. Cela exercera une pression supplémentaire sur les chaînes d'approvisionnement, en particulier les chemins de fer dont il y en a deux, essentiellement des chemins de fer de catégorie 1. Cette question sera soulevée plus souvent.

Pour ce qui est de votre deuxième question, je suis perplexe parce que c'est une question intéressante. La France est un pays hautement syndiquée, et elle a un bilan de grèves. Mon hypothèse, et je ne l'ai pas vérifiée par la recherche, c'est qu'en raison des très fortes densités dans tous les pays européens, où il y a 300, 400 ou 500 personnes au kilomètre carré, il y a de multiples systèmes de transport. Ils ont un réseau de transport en commun dont nous ne pouvons que rêver au Canada parce qu'ils sont densément peuplés. Il pourrait y avoir des solutions de rechange.

Il y a des entreprises de camionnage partout en Europe. Il y a des chemins de fer partout en Europe, et je pense qu'il y a des substituts et des concurrents, alors que nous sommes beaucoup plus concentrés au Canada. Nous avons exactement deux chemins de fer et trois compagnies aériennes. Cela signifie que nous avons beaucoup moins de solutions de rechange, alors nous sommes beaucoup plus dépendants. Pour reprendre l'argument de la dépendance économique, nous sommes beaucoup plus dépendants, ce qui — je le dis très franchement — donne aux syndicats beaucoup plus d'influence dans une situation de négociation que les syndicats européens parce qu'il y a tellement de solutions de rechange à l'entreprise avec laquelle ils négocient.

La sénatrice Mohamed : Merci. On a tendance à penser aux grèves de façon négative parce qu'elles ont des répercussions sur les gens, mais lorsque vous pensez aux choses positives qui découlent des grèves, avez-vous une idée de la façon dont l'idée des grèves et des négociations finit par influencer le secteur privé et les industries non syndiquées? Qu'avons-nous appris de cela qui aurait une incidence sur les deux autres? Est-ce que l'un ou l'autre d'entre vous a quelque chose à dire à ce sujet?

Mr. Champ: We do know that many of the improvements in working conditions that we have, whether that's occupational health and safety, Employment Insurance, the Canada Pension Plan and all of those other broader benefits, were brought about because of pressure from labour.

Sometimes you hear people say, "Well, then everything is solved right now." I don't think so. Again, we see a big flattening of wages. People are further behind. People are having a harder time to do it. Some of us have adult kids who need two working parents to make a go of it now, rather than one working parent like when we were young. There is math that shows why that is.

We do know for a fact — and I'm sure Professor Lee will confirm — that the wages of unionized workers are much higher than people who are not unionized. Will that influence non-unionized wages? Yes, I'm sure it does. Obviously, I'm not the economist, but I think that's just a matter of common sense that it will have a positive impact on non-unionized workers' wages.

Mr. Lee: Thank you, Senator Mohamed. That's a good point because it allows me to put more data on the table, which I like to do, as you know.

This is StatCan data from 2023: Only 15% of the private sector in Canada are unionized. That means 85% of workers are not unionized. In the public sector, 75% are unionized. Overall, when you blend them out, 30% of Canadians are represented by a union, which means 70% are not. Going back to what I said about the social costs, yes, I am privileged because I am in an area that's unionized and we have very good wages. I will be very frank. I'm not supposed to say that as a professor, but it is true. That's the reality when you look at the comparative salaries.

The point I brought up earlier was that the costs of the strikes in transportation specifically fall on everybody. They don't just fall on the major employers that we talk about. They fall on everyone who goes to the grocery stores and the stores are half-stocked because the product is not coming through due to the just-in-time inventory systems we use across the total economy because inventory is expensive.

It really is disruptive. We saw that when the bridge was closed at Detroit. Something we have to consider are the social costs, not just the economic costs, to millions and millions of ordinary Canadians.

The Chair: Thank you, sir.

Me Champ : Nous savons que bon nombre des améliorations que nous avons apportées aux conditions de travail, qu'il s'agisse de la santé et de la sécurité au travail, de l'assurance-emploi, du Régime de pensions du Canada et de toutes ces autres prestations plus générales, ont été causées par les pressions exercées par la main-d'œuvre.

Parfois, on entend des gens dire : « Eh bien, tout est réglé maintenant. » Je ne le crois pas. Encore une fois, nous assistons à un grand aplatissement des salaires. Les gens sont encore plus en retard. Les gens ont plus de mal à le faire. Certains d'entre nous ont des enfants adultes qui ont besoin de deux parents qui travaillent pour s'en sortir maintenant, plutôt qu'un parent qui travaille comme lorsque nous étions jeunes. Il y a des calculs qui le démontrent.

Nous savons pertinemment — et je suis sûr que M. Lee le confirmera — que les salaires des travailleurs syndiqués sont beaucoup plus élevés que ceux des personnes qui ne sont pas syndiquées. Cela aura-t-il une incidence sur les salaires non syndiqués? Oui, j'en suis sûr. Évidemment, je ne suis pas économiste, mais je pense que c'est une question de bon sens et que cela aura un effet positif sur les salaires des travailleurs non syndiqués.

M. Lee : Merci, madame Mohamed. C'est un bon point parce que cela me permet de mettre plus de données sur la table, ce que j'aime faire, comme vous le savez.

Voici les données de Statistique Canada pour 2023 : seulement 15 % des employés du secteur privé au Canada sont syndiqués. Cela veut dire que 85 % des travailleurs ne sont pas syndiqués. Dans le secteur public, 75 % des employés sont syndiqués. Dans l'ensemble, lorsqu'on les combine, 30 % des Canadiens sont représentés par un syndicat, ce qui signifie que 70 % ne le sont pas. Pour revenir à ce que j'ai dit au sujet des coûts sociaux, oui, je suis privilégié parce que je suis dans une région syndiquée et que nous avons de très bons salaires. Je vais être très franc. Je ne suis pas censé le dire en tant que professeur, mais c'est vrai. C'est la réalité lorsqu'on compare les salaires.

Ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est que les coûts des grèves dans le secteur des transports sont assumés par tout le monde. Ils ne tombent pas seulement sur les grands employeurs dont nous parlons. Ils tombent sur tous ceux qui vont à l'épicerie et les magasins sont à moitié approvisionnés parce que le produit ne passe pas en raison des systèmes d'inventaire juste-à-temps que nous utilisons dans l'ensemble de l'économie, car les stocks coûtent cher.

C'est vraiment perturbateur. Nous l'avons vu lorsque le pont a été fermé à Detroit. Nous devons tenir compte des coûts sociaux, et pas seulement des coûts économiques, pour des millions de Canadiens ordinaires.

Le président : Merci, monsieur.

Maybe I could ask you one question where you might want to write a response to us. Section 87.4 of the Canada Labour Code says that during a strike or lockout, all parties must continue the supply of essential services to prevent ". . . immediate and serious danger to the safety or health of the public."

Question: Do you think that removing the word "immediate" would provide the Canada Industrial Relations Board, or CIRB, more flexibility in considering a broader set of services that may not have an immediate effect on the health and safety of Canadians? I'm thinking, for example, of chlorine for water purification and sanitation.

We have another couple of minutes if you would like to give us a brief answer or if you could write us something, that would be most appreciated.

Mr. Lee: I can answer in about 20 seconds. First, I believe it will have an impact if we remove "immediate." Second, we have to think more broadly about essential services as something that's not only provided by government. You can have essential services provided by the private sector, dealing with the safety of the railroads for the locomotive engineer. I hope we can broaden our understanding of essential services so that we can look after those industries that are impacting everybody in the country when there is a disruption.

The Chair: Thank you, Professor Lee. We have reached the end of our time for this panel.

We thank you both, Professor Lee and Mr. Champ, for your participation here with us. If you want to add anything, Professor Lee or Mr. Champ, please do so in writing. You can send it to the clerk. If you have anything to send us back or if we didn't necessarily ask the questions you wanted to answer, if you could get it back to us by November 11, 2025, that would be great. Thank you again.

I would now like to introduce our next panel: Colin Stacey, Director General, Strategy, National Supply Chain Office. He is also accompanied by officials who are available to answer any technical questions that may arise. If they are called to the table, I ask that they state their name and title before beginning their answer.

Thank you for joining us today. Mr. Stacey will be providing opening remarks of approximately five minutes, which will be followed by a question-and-answer session with senators. I now invite Mr. Stacey to give his opening remarks.

Je pourrais peut-être vous poser une question à laquelle vous voudrez peut-être répondre par écrit. L'article 87.4 du Code canadien du travail dit que lors d'une grève ou d'un lockout, toutes les parties doivent continuer à fournir des services essentiels pour empêcher « des risques immédiats et graves pour la sécurité ou la santé du public. »

J'ai une question : pensez-vous que le retrait du mot « immédiats » donnerait au Conseil canadien des relations industrielles, ou CCRI, plus de souplesse pour envisager un ensemble plus vaste de services qui pourraient ne pas avoir d'effet immédiat sur la santé et la sécurité des Canadiens? Je pense, par exemple, au chlore pour la purification de l'eau et l'assainissement.

Il nous reste encore quelques minutes si vous voulez répondre brièvement ou si vous pouvez nous écrire quelque chose, ce serait très apprécié.

M. Lee : Je peux répondre en environ 20 secondes. Premièrement, je crois que la suppression du mot « immédiats » aura un impact. Deuxièmement, nous devons considérer de façon plus générale les services essentiels comme quelque chose qui n'est pas seulement fourni par le gouvernement. Vous pouvez avoir des services essentiels fournis par le secteur privé, qui traitent de la sécurité des chemins de fer pour les mécaniciens. J'espère que nous pourrons élargir notre compréhension des services essentiels afin de pouvoir nous occuper des industries qui ont une incidence sur tout le monde au pays en cas de perturbation.

Le président : Merci, monsieur Lee. Nous sommes arrivés à la fin du temps prévu pour ce groupe de témoins.

Nous vous remercions tous les deux, monsieur Lee et maître Champ, de votre participation. Si vous voulez ajouter quelque chose, monsieur Lee ou maître Champ, veuillez le faire par écrit. Vous pouvez l'envoyer à la greffière. Si vous avez quoi que ce soit à nous renvoyer ou si nous n'avons pas nécessairement posé les questions auxquelles vous vouliez répondre, si vous pouviez nous revenir d'ici le 11 novembre 2025, ce serait formidable. Merci encore.

J'aimerais maintenant vous présenter notre prochain groupe de témoins : Colin Stacey, directeur général, Stratégie, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement. Il est également accompagné de fonctionnaires qui sont à votre disposition pour répondre aux questions techniques qui pourraient être soulevées. S'ils sont appelés à la table, je leur demande de donner leur nom et leur titre avant de commencer à répondre.

Merci de vous joindre à nous aujourd'hui. M. Stacey fera une déclaration liminaire d'environ cinq minutes, qui sera suivie d'une période de questions et réponses avec les sénateurs. J'invite maintenant M. Stacey à faire sa déclaration préliminaire.

[Translation]

Colin Stacey, Director General, Strategy, National Supply Chain Office, Transport Canada: Good day. I am pleased to appear before the committee on behalf of Transport Canada.

I am accompanied today by Sonya Read, Director General, Marine Policy, and Tamara Rudge, Director General, Surface Transportation Policy.

I am speaking to you today from Vancouver, on the traditional unceded territory of the Musqueam, Squamish and Tsleil-Waututh nations.

[English]

Efficient, resilient and reliable supply chains are essential to our national objectives of trade growth and diversification, and they are also key to our productivity and competitiveness. Canada is highly reliant on transportation to move large quantities of goods across vast distances and complex geography both within our country and to and from our global trading partners.

The National Supply Chain Office works with industry, other levels of government and across the federal family to strengthen Canada's transport and logistics systems. As part of our mandate, we work with our partners to mitigate the impacts of disruptions and support recovery. This has included natural disasters, such as last year's wildfires, as well as work stoppages in the context of labour negotiations where there are major implications across industries and regions.

Frequently, there are minimal or no alternative forms of transport in the large-scale movement of goods, meaning that disruptions can have major impacts on multiple different users within Canada and abroad. Even the threat of a disruption can result in impacts. Operators need to begin planning before an event occurs. For example, railways stop moving certain commodities in advance so that equipment and cargo are secured and safe and not stranded where they shouldn't be. Moreover, service recovery can take several days for each day of disruption. System users also need to make contingency arrangements to the extent possible, which is often costly.

When disruptions occur, the National Supply Chain Office focuses primarily on facilitating information sharing so that users and operators, as well as government decision makers, have a clear and common operating picture, which can inform decisions leading up to, during and while recovering from the event. In

[Français]

Colin Stacey, directeur général, Stratégie, Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, Transports Canada : Bonjour. Je suis heureux de comparaître devant ce comité au nom de Transports Canada.

Je suis accompagné aujourd'hui de Sonya Read, directrice générale, Politiques du transport maritime, et de Tamara Rudge, directrice générale, Politique des transports terrestres.

Je m'adresse à vous aujourd'hui à partir de Vancouver, sur le territoire traditionnel non cédé des nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh.

[Traduction]

Des chaînes d'approvisionnement efficaces, résilientes et fiables sont essentielles à nos objectifs nationaux de croissance et de diversification du commerce, ainsi qu'à notre productivité et à notre compétitivité. Le Canada dépend fortement du transport pour transporter de grandes quantités de marchandises sur de vastes distances et dans des régions géographiques complexes, tant à l'intérieur de notre pays qu'à destination et en provenance de nos partenaires commerciaux mondiaux.

Le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement travaille avec l'industrie, les autres ordres de gouvernement et toute la famille fédérale pour renforcer les systèmes de transport et de logistique du Canada. Dans le cadre de notre mandat, nous travaillons avec nos partenaires pour atténuer les répercussions des perturbations et soutenir la reprise. Cela comprend les catastrophes naturelles, comme les feux de forêt de l'an dernier, ainsi que les arrêts de travail dans le contexte des négociations collectives qui ont d'importantes répercussions sur les industries et les régions.

Souvent, il y a peu ou pas de moyens de transport de rechange dans le mouvement à grande échelle des marchandises, ce qui signifie que les perturbations peuvent avoir des répercussions importantes sur plusieurs utilisateurs différents au Canada et à l'étranger. Même la menace d'une perturbation peut avoir des répercussions. Les opérateurs doivent commencer à planifier avant qu'un événement ne se produise. Par exemple, les chemins de fer cessent de transporter certaines marchandises à l'avance afin que le matériel et le fret soient sécurisés et sécuritaires et ne soient pas bloqués là où ils ne devraient pas l'être. De plus, le rétablissement du service peut prendre plusieurs jours pour chaque jour d'interruption. Les utilisateurs du système doivent également prendre des dispositions d'urgence dans la mesure du possible, ce qui est souvent coûteux.

En cas de perturbations, le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement se concentre principalement sur la facilitation du partage de l'information afin que les utilisateurs et les exploitants, ainsi que les décideurs gouvernementaux, aient une image claire et commune des opérations, qui peut éclairer les

undertaking this work, we are cautious to ensure that we maintain an operational focus and do not interfere with the negotiating process, which is overseen by the Labour Program at Employment and Social Development Canada.

For example, we may bring together shippers and supply chain operators, provincial and territorial governments, multiple federal departments, et cetera, to share operational plans and impacts. These meetings happen at a cadence fit for the specific disruption and the stage it is at. We have frequently had meetings with close to 200 participants as part of our response to recent incidents.

Participants are asked to treat the information exchanged in confidence. We also engage directly with some organizations to focus on specific challenges and issues. For example, we may drill down on the impacts with regard to particular types of goods — such as medical supplies — or impacts on a specific region.

I'll share some high-level examples of what we have heard with regard to the impacts of disruptions. I note that impacts usually depend on the extent and length of a disruption, timing and the nature of the commodity being moved.

The situation becomes more critical the longer the disruption goes on. Many goods, like feedstock for animals or chemicals, have limited alternative means of transport and cannot be stockpiled for long periods. Agri-food products and perishables have limited shelf lives.

Some commodities require timely delivery at particular points in the year, such as potash when it is required to fertilize fields or agricultural products following the harvest and when global demand is highest.

On the import side, Canadian manufacturers may be unable to obtain the materials needed to continue production, which could have a cascading effect on cross-border value chains in industries such as automotive manufacturing. Also, the delivery of essential pharmaceuticals and medical supplies manufactured outside Canada can be affected. These are a few examples. Beyond this, we hear from stakeholders that large-scale disruptions and uncertainty can affect Canada's reputation as a global supplier. Foreign users of Canadian products express concerns when a disruption is likely.

décisions menant à : pendant et pendant la récupération de l'événement. En entreprenant ce travail, nous veillons à maintenir une orientation opérationnelle et à ne pas nous ingérer dans le processus de négociation, qui est supervisé par le Programme du travail d'Emploi et Développement social Canada.

Par exemple, nous pouvons réunir les expéditeurs et les exploitants de la chaîne d'approvisionnement, les gouvernements provinciaux et territoriaux, plusieurs ministères fédéraux, etc., pour partager les plans opérationnels et les répercussions. Ces réunions ont lieu à un rythme adapté aux perturbations particulières et au stade où elles en sont. Nous avons souvent rencontré près de 200 participants dans le cadre de notre intervention à la suite d'incidents récents.

On demande aux participants de traiter les renseignements échangés à titre confidentiel. Nous communiquons également directement avec certaines organisations pour nous concentrer sur des défis et des enjeux précis. Par exemple, nous pouvons approfondir les répercussions sur des types particuliers de biens, comme les fournitures médicales, ou sur une région en particulier.

Je vais vous donner quelques exemples généraux de ce que nous avons entendu au sujet des répercussions des perturbations. Je remarque que les répercussions dépendent habituellement de l'ampleur et de la durée d'une perturbation, du moment et de la nature du produit transporté.

La situation devient plus critique à mesure que les perturbations se prolongent. De nombreux produits, comme les matières premières pour les animaux ou les produits chimiques, ont des moyens de transport de rechange limités et ne peuvent pas être stockés pendant de longues périodes. Les produits agroalimentaires et les denrées périssables ont une durée de conservation limitée.

Certains produits doivent être livrés en temps opportun à des moments précis de l'année, comme la potasse lorsqu'elle est nécessaire pour fertiliser les champs ou les produits agricoles après la récolte et lorsque la demande mondiale est la plus forte.

Du côté des importations, les fabricants canadiens pourraient être incapables d'obtenir les matériaux nécessaires pour poursuivre la production, ce qui pourrait avoir un effet en cascade sur les chaînes de valeur transfrontalières dans des industries comme la fabrication automobile. De plus, la livraison de produits pharmaceutiques et de fournitures médicales essentiels fabriqués à l'extérieur du Canada peut être touchée. Ce ne sont que quelques exemples. De plus, des intervenants nous disent que les perturbations et l'incertitude à grande échelle peuvent nuire à la réputation du Canada comme fournisseur mondial. Les utilisateurs étrangers de produits canadiens se disent préoccupés lorsqu'une perturbation est probable.

Impacts during times of disruption are unavoidable, and transparent, timely access to authoritative operational information is important, especially in circumstances where it is not clear how long a disruption will last. We are here to provide that support.

[*Translation*]

The National Supply Chain Office will continue to work to improve the efficiency, resiliency and reliability of supply chains in Canada.

I will conclude my opening remarks here. We look forward to answering your questions. Thank you very much.

[*English*]

The Chair: Thank you, Mr. Stacey. We will move on to questions from senators.

Senator Dasko: Thank you, Mr. Stacey and your colleagues, for being here. You described the impacts of disruptions of supply chains and the kind of damage that has been done.

I want to ask you about any proposals you may have to change the legislation and regulations that are now in place. We have heard from other witnesses about the number of labour disruptions in the transportation sector. Canada seems to be an outlier in terms of the number of disruptions.

Can you articulate any changes that you feel are necessary? What are your views about section 107, for example, and how would you deal with the situation we are in right now? Do the status quo arrangements offer a way to deal with this, or do we need to do something else?

Mr. Stacey: Thank you, senator. I very much appreciate that question. I would like to underscore that I'm here as an official of the Department of Transport, and my focus is very much on transport and supply chains. We examine supply chains. We work with partners in terms of identifying challenges and seeking out the means to address them.

Having said that, I'm not an expert in labour policy or labour legislation or negotiating processes. I honestly feel that I'm not qualified to speak to that issue. The expertise and the lead on that issue is with our colleagues in Employment and Social Development Canada, and, unfortunately, I'm not in a position to respond in a way that would provide recommendations or advice in this matter. I wish I could be more helpful.

Senator Dasko: Thank you.

Les répercussions en période de perturbation sont inévitables, et un accès transparent et rapide à des renseignements opérationnels faisant autorité est important, surtout dans les circonstances où il n'est pas clair combien de temps durera une perturbation. Nous sommes ici pour offrir ce soutien.

[*Français*]

Le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement continuera de travailler pour accroître l'efficacité, la résilience et la fiabilité des chaînes d'approvisionnement au Canada.

Je conclus ici mes remarques liminaires. Nous serons heureux de répondre à vos questions. Merci beaucoup.

[*Traduction*]

Le président : Merci, monsieur Stacey. Nous allons passer aux questions des sénateurs.

La sénatrice Dasko : Merci à vous, monsieur Stacey, et vos collègues, d'être parmi nous aujourd'hui. Vous avez décrit les effets des perturbations des chaînes d'approvisionnement et le genre de dommages qui s'ensuivent.

J'aimerais savoir si vous avez des mesures à proposer pour modifier les lois et les règlements actuellement en vigueur. D'autres témoins nous ont parlé du nombre d'arrêts de travail dans le secteur des transports. Le Canada semble être un cas d'exception à cet égard.

Pourriez-vous nous parler des changements que vous jugeriez nécessaires? Que pensez-vous de l'article 107, par exemple, et comment réagiriez-vous à la situation actuelle? Le statu quo est-il une solution ou doit-on s'y prendre autrement?

M. Stacey : Merci, sénatrice. C'est une excellente question. Je rappelle que je suis ici à titre de fonctionnaire du ministère des Transports et que je m'occupe surtout de transport en lien avec les chaînes d'approvisionnement. C'est nous qui surveillons les chaînes d'approvisionnement. Nous travaillons avec nos partenaires pour circonscrire les difficultés et trouver des moyens de les surmonter.

Cela dit, je ne suis pas un expert de la politique ou des lois du travail ni des processus de négociation. Honnêtement, je ne me crois pas qualifié pour parler de cet enjeu. L'expertise et le leadership à cet égard appartiennent à nos collègues d'Emploi et Développement social Canada, et, malheureusement, je ne suis pas placé pour formuler des recommandations ou des conseils à cet égard. J'aimerais pouvoir être plus utile.

La sénatrice Dasko : Merci.

Senator Wilson: Welcome to our guests. My question is for the benefit of senators around the table who may not be as familiar with what happens on the ground during some of the disruptions that we've had in the last number of years.

Can the witnesses maybe describe the operational impacts and the backlogs that occur, as we saw in the West Coast ports in 2023 when we had that prolonged dispute? How long does it take to dig out of it? What happens on the marine side? Where does all the cargo go? Can you paint a picture of that situation for my colleagues around the table? I think that would be very helpful for the discussion.

Mr. Stacey: Obviously, when you're talking about supply chains, you're talking about very complex systems where there are multiple different users and multiple different commodities moving at any given point and in different forms, be it bulk or containers, et cetera. The impacts can be very different depending on who the shipper is and what commodity is being moved.

I will give you a specific example with regard to possible rail strikes or lockouts in both of our Class 1 operators last year. It is important to note that the users of the system and the operators need to start preparing well in advance if there is a significant possibility of a stoppage or a disruption of any sort, and if it is foreseeable.

In that case, several days in advance, before it's possible for there to be a lockout or strike, the operators have to start doing what they call embarguing of specific services. That means they have to cease to offer certain services to make sure that, for example, goods or equipment are not left in places where they shouldn't be. For example, several days in advance, they start off with stopping the movement of goods that are potentially dangerous, like chemical goods or toxic products. That affects the movement of those types of goods — for example, fuels or chemicals and the like.

At a point a little bit afterward, things that are part of the cold chain and things that are perishable have to stop moving as well. Again, that's multiple days in advance of when the disruption could occur. Certain agricultural products and anything that is cold, such as meats and that sort of thing, as you can imagine, also must stop moving. Then, bit by bit, the system shuts down to the point where the actual stoppage could occur.

That's in advance. You see an impact leading up to the event on all the different users of the system. It is affecting different users in different ways, affecting those who are shipping the goods but also those who might be receiving them.

Le sénateur Wilson : Bienvenue à nos invités. Ma question a pour but d' informer les sénateurs ici présents qui ne sauraient peut-être pas ce qui se passe effectivement sur le terrain pendant des arrêts de travail tels qu'on en a connu ces dernières années.

Les témoins peuvent-ils décrire les répercussions opérationnelles de ces perturbations et les engorgements qui s'ensuivent, comme on a pu en constater dans les ports de la côte Ouest en 2023 quand le conflit s'est prolongé? Combien de temps faut-il pour retrouver l'équilibre? Que se passe-t-il du côté maritime? Où va tout le fret? Pourriez-vous décrire la situation pour mes collègues ici présents? Je crois que ce serait très utile pour la suite de la discussion.

M. Stacey : Quand on parle de chaînes d'approvisionnement, on parle évidemment de réseaux très complexes où interviennent de multiples utilisateurs et où circulent de multiples marchandises à tel ou tel moment et sous telle ou telle forme, que ce soit en vrac, dans des conteneurs, etc. Les répercussions peuvent varier considérablement selon l'expéditeur et la marchandise transportée.

Je vais vous donner un exemple concret concernant les grèves ou les lock-out qui auraient pu avoir lieu l'année dernière chez nos deux exploitants ferroviaires de catégorie 1. Il faut comprendre que les utilisateurs du réseau et les exploitants doivent se préparer très à l'avance quand il y a un risque important de débrayage ou d'arrêt de travail, si du moins il est prévisible.

Dans ce cas, plusieurs jours avant que le lock-out ou la grève soit éventuellement déclenché, les exploitants doivent commencer à placer ce qu'ils appellent un embargo sur certains services. Autrement dit, ils doivent cesser d'offrir certains services pour s'assurer, par exemple, que des biens ou du matériel ne sont pas laissés là où ils ne devraient pas rester. Par exemple, plusieurs jours d'avance, ils commencent par faire cesser la circulation de marchandises potentiellement dangereuses, comme les produits chimiques ou les produits toxiques. Cela a une incidence sur la circulation de ce genre de marchandises — par exemple, les carburants ou les produits chimiques et autres.

Un peu plus tard, les marchandises qui font partie de la chaîne du froid et celles qui sont périssables doivent aussi cesser de circuler. Je rappelle que tout cela se passe plusieurs jours avant le déclenchement de l'arrêt de travail. Certains produits agricoles et tout ce qui est froid, comme les viandes et ce genre de produits, doivent aussi, comme vous pouvez l'imaginer, cesser de circuler. Puis, les activités cessent progressivement jusqu'au moment où le débrayage est effectivement déclenché.

Tout se passe à l'avance. Les effets se produisent par anticipation sur les différents utilisateurs du réseau. Cela touche différents utilisateurs de différentes façons, ceux qui expédient les marchandises, mais aussi ceux qui pourraient les recevoir.

It is my understanding, in that case, that some major international shipping lines also ceased receiving or shipping goods to Canada because they were uncertain what would happen at the other end. That also impacts the movement of goods, and, again, that's in advance of when the stoppage would occur.

Obviously, during the actual work stoppage, it depends on the nature of the event. It could be a full work stoppage or something else. But, in that instance, again, that's a major impact basically across all users of the system.

Once it's over, there's a long period of service recovery where the system is basically rebuilt bit by bit over time. In that instance, we heard numbers of possibly up to seven days of recovery time for each day of an actual stoppage. I hope that gives you an example of what can happen.

I will turn to my colleagues. Maybe Sonya Read on the marine side has something to add specifically with regard to ports.

Sonya Read, Director General, Marine Policy, Transport Canada: I would add a little bit of the flavour at ports related to what Mr. Stacey said. He gave information about one day of stoppage resulting in three to seven recovery days, depending on the nature of the strike. That is quite accurate from what we were hearing during the last couple of strikes.

At the ports, obviously it will vary by commodity, but we will often see shippers diverting in advance of the strike when they think there is a possibility of a strike. Depending on their supply chains and the flexibility they have in that, you may see some shippers starting to divert cargo to ports that are not impacted by the strike.

In the last Canadian West Coast strike, for example, we saw movement of cargo to American west coast ports. Some of that takes a very long time to recover. Some of those shipping pathways or shipping lines of services don't necessarily go back to the port. It very much depends. Once they're in a lane or in a supply chain, sometimes the recovery doesn't happen immediately. It's not that they shift immediately back. Sometimes they may stay over there for a very long time. You don't always see a complete bounce back of those services.

The other thing we have noted during strikes or during labour disruptions is that you do get quite a backlog at the port in terms of the containers on deck, depending on the nature of the strike. Obviously, for the rail strike, at the port terminals, even though they were not on strike, we saw a big backlog of containers. Those containers cannot move off of the ports. Then the ships

Si j'ai bien compris, dans ce cas, certaines grandes compagnies de transport maritime international ont également cessé de recevoir ou d'expédier des marchandises au Canada parce qu'elles ne savaient pas ce qui allait se passer à l'autre bout. Cela a également une incidence sur la circulation des marchandises et, je le rappelle, tout cela se passe avant le débrayage effectif.

Évidemment, pendant le débrayage proprement dit, cela dépend de la nature de l'événement. Il peut s'agir d'un arrêt de travail complet ou d'autre chose. Mais en l'occurrence, l'impact est majeur pour l'ensemble des utilisateurs du réseau.

Par la suite, il y a une longue période de reprise des services pendant laquelle le réseau est progressivement remis en route. Dans le cas qui nous occupe, on nous a dit que le délai de reprise pouvait aller jusqu'à sept jours pour chaque journée de débrayage. J'espère que cela vous donne une idée de ce qui peut arriver.

Je vais passer la parole à mes collègues. Peut-être que Sonya Read, du côté maritime, a quelque chose à ajouter au sujet des ports.

Sonya Read, directrice générale, Politiques maritimes, Transports Canada : Pour ajouter aux propos de M. Stacey, j'aimerais vous parler des ports. Il vous a dit qu'une journée de débrayage peut se solder par trois à sept jours de récupération selon la nature de la grève. D'après ce que nous avons entendu au cours des dernières grèves, c'est tout à fait exact.

Dans les ports, cela varie évidemment selon le produit, mais nous voyons souvent des expéditeurs dérouter leurs cargaisons par anticipation quand ils pensent qu'il risque d'y avoir une grève. Selon la chaîne d'approvisionnement et la flexibilité dont ils disposent, certains expéditeurs peuvent réacheminer des marchandises vers des ports qui ne seront pas touchés par la grève.

Au cours de la dernière grève sur la côte Ouest du Canada, par exemple, nous avons vu des cargaisons acheminées vers des ports américains de la côte Ouest. La reprise prend parfois beaucoup de temps. Certaines de ces voies ou lignes maritimes ne retournent pas nécessairement au port. C'est très variable. Quand les marchandises sont acheminées par une certaine voie ou une certaine chaîne d'approvisionnement, il arrive que la reprise ne se fasse pas immédiatement. Ce n'est pas comme si les choses revenaient à la normale d'un coup. Les marchandises restent parfois ailleurs très longtemps. Il n'y a pas toujours de retour complet des services.

Nous avons également remarqué que, pendant les grèves ou les arrêts de travail, il se produit un véritable engorgement des conteneurs sur les quais du port, selon le type de grève. Évidemment, dans le cas de la grève des chemins de fer, il y a eu un important engorgement de conteneurs aux terminaux portuaires, même si eux n'étaient pas en grève. Ces conteneurs

can't off-load. Then you see an increased use of anchorages or diverting, which would be a particular experience for many of our West Coast ports. You see the ships effectively parked, waiting for the strike, if they weren't able to divert in time.

Senator Lewis: We talk about the results of a strike and what happens. Do you do any analysis toward what will happen in the future? You spoke about what happened in the last strike. Do you guys offer any solutions, or do you look back at a strike and say this could have been done better in terms of logistics of what happens in the port or how the railways react, et cetera?

Mr. Stacey: Obviously, the management of the logistics on the ground is carried out by the actual operators of the system. Where we engage in particular, as I mentioned, is to help ensure that everyone has a common operating picture in terms of all of those users. These are very, very complex systems of supply chains that have multiple different entities depending on them. They must have a common operating picture in terms of, for example, which parts of the system are shut down at which point. What challenges are being seen at the ports in terms of backlogs of containers and backlogs of movement, et cetera?

Through that, we're able to facilitate better decision making, including by entities that are shipping or having to deal with the products that they have on hand and are trying to figure out what to do during this particular situation.

I'd like to think that information is also helpful for them in terms of considering how they might respond in another situation, but we don't have it if you want an organized process whereby we help to plan for a future event, particularly with regard to the labour side.

Senator Lewis: Do you do any analysis on future trade? For instance, now we're going through a stage where we'll probably be doing less trade with the United States. We'll need railroads and marine more than we ever have for a lot of our export business. Have you done any analysis on that on what's going to be needed in the future?

Mr. Stacey: This is a really important issue given the objectives of the government at the moment. What I would say is our department, in general, is very focused on examining the functioning of our system and our supply chains and considering what the different needs are in terms of being able to supply different markets in different directions. It is definitely something that is a priority and that we as an organization look at in general.

ne peuvent pas sortir des ports. Et les navires ne peuvent donc pas décharger leurs marchandises. Ensuite, on observe un recours plus fréquent aux aires de mouillage ou aux déroutements, et c'est ce qu'on voit notamment dans beaucoup de nos ports de la côte Ouest. On voit des navires qui, s'ils n'ont pas pu se dérouter à temps, sont immobilisés en attendant la fin de la grève.

Le sénateur Lewis : On parle ici des répercussions d'une grève et de ce qui se passe. Est-ce que vous faites des analyses prospectives? Vous avez parlé de ce qui s'est passé au cours de la dernière grève. Avez-vous des solutions à proposer ou estimez-vous que certaines grèves auraient pu être mieux gérées sur le plan de la logistique portuaire ou de la réaction des sociétés ferroviaires, etc.?

M. Stacey : La gestion de la logistique sur le terrain est évidemment prise en charge par les exploitants du réseau. Notre rôle consiste notamment à veiller à ce que tous les utilisateurs aient une vision opérationnelle commune. Il s'agit de réseaux extrêmement complexes de chaînes d'approvisionnement dont dépendent plusieurs entités distinctes. On a besoin d'une vision opérationnelle commune, par exemple en ce qui concerne les parties du réseau qui sont stoppées à tel ou tel moment. Quelles sont les difficultés observées dans les ports du côté des engorgements de conteneurs et des entraves à la circulation des marchandises, etc.?

Nous sommes ainsi en mesure de faciliter une meilleure prise de décisions, notamment par les entités qui expédient ou qui doivent traiter les produits qu'elles ont en main et qui essaient de déterminer ce qu'il faut faire dans cette situation.

J'aimerais penser que ces informations sont également utiles pour réfléchir à ce qu'il faudrait faire dans une autre situation, mais nous ne disposons pas de ces informations si vous souhaitez un processus organisé dans le cadre duquel nous aidons à planifier un événement à venir, notamment en ce qui concerne la main-d'œuvre.

Le sénateur Lewis : Faites-vous des analyses prospectives du commerce? Par exemple, nous en sommes maintenant à une étape où nous aurons probablement moins d'échanges commerciaux avec les États-Unis. Nous aurons plus que jamais besoin des chemins de fer et du transport maritime pour une grande partie de nos exportations. Avez-vous fait une analyse de ce qui sera nécessaire à l'avenir?

M. Stacey : C'est une question vraiment importante compte tenu des objectifs actuels du gouvernement. Je dirais que, en règle générale, notre ministère s'intéresse au fonctionnement de notre réseau et de nos chaînes d'approvisionnement et qu'il tient compte des différents besoins pour pouvoir approvisionner différents marchés dans différentes directions. C'est effectivement une priorité d'ordre général pour notre organisation.

Senator Lewis: I suspect you get a lot of questions from shippers and users of the system. Do you ever spend much time talking to unions about what happens during a strike?

Mr. Stacey: When we're in an actual event, what we're looking at is how the different users of the system are deploying and where they're deploying the things that they're moving, such as their assets and their goods, and how they're responding. The focus is actually on those users as well as the operators that are able to provide information as to what's actually happening on the ground. That's our primary focus in those instances.

Senator Lewis: Thank you.

Senator Simons: Mr. Stacey, I think Canadians woke up to the reality of the fragility of our supply chains in 2020 during the worst of the COVID crisis. Then in 2021, a massive storm wiped out the CN and CP Rail lines near Vancouver as well as the highways. As an Albertan, I can tell you that focused my attention rather extraordinarily on the importance of supply chains, but I want to try to put this in context.

When you're looking at supply chain vulnerabilities, where do strikes rank in comparison to extreme weather events or pandemics or the trade policy of our closest neighbour in terms of the risk factors that put our supply chains in jeopardy?

Mr. Stacey: I don't think I'm able to come up with some sort of comparator in terms of different incidents or different types of disruptions, but what is clear — and, senator, you point to this very well — is that we live in times of increasing uncertainty, which really underscores the importance of the resilience of our overall system.

Yes, in recent times, we have repeatedly seen disruptions of one sort or another that are quite outside the control of anyone, and we've engaged in a very similar way in terms of when you think of, for example, the tragic wildfires that affected our system and the town of Jasper last year. This had a major impact in terms of actually stopping the movement of rail through key lines serving both the ports of Prince Rupert and Vancouver.

We're repeatedly seeing that this is part of the world that we live in, and we have to be prepared for it. We do have various mechanisms whereby we engage with stakeholders in different forums. We have what is called the western corridor logistics exchange where we work. Again, this does not allow us to foresee catastrophic events like that, but it's where we work with stakeholders to examine what is happening in terms of the

Le sénateur Lewis : Je suppose que les expéditeurs et les utilisateurs du réseau vous posent beaucoup de questions. Est-ce qu'il vous arrive de passer beaucoup de temps à parler aux syndicats de ce qui se passe pendant une grève?

M. Stacey : Quand nous sommes en situation réelle, nous examinons la façon dont les différents utilisateurs du réseau sont déployés, où ils déplacent ce qu'ils transportent, c'est-à-dire leurs produits et leurs marchandises, et comment ils réagissent. En fait, nous nous intéressons à ces utilisateurs et aux exploitants qui peuvent fournir des renseignements sur ce qui se passe réellement sur le terrain. C'est notre principal objectif dans ce genre de situation.

Le sénateur Lewis : Merci.

La sénatrice Simons : Monsieur Stacey, je crois que les Canadiens ont pris conscience de la fragilité de nos chaînes d'approvisionnement en 2020, au pire moment de la crise de la COVID-19. Puis, en 2021, une énorme tempête a détruit les voies du CN et du CP près de Vancouver, ainsi que les autoroutes. Comme Albertaine, je peux vous dire que cela m'a fait comprendre de façon plutôt extraordinaire l'importance des chaînes d'approvisionnement, mais je veux essayer de situer les choses dans leur contexte.

Quand vous analysez les vulnérabilités des chaînes d'approvisionnement, comment les grèves se classent-elles comparativement aux phénomènes météorologiques extrêmes, aux pandémies ou à la politique commerciale de notre plus proche voisin en termes de facteur de risque pour ces chaînes d'approvisionnement?

M. Stacey : Je ne crois pas pouvoir faire de comparaison entre différents types d'incidents ou de perturbations, mais ce qui est clair — et vous l'avez très bien souligné, sénatrice —, c'est que nous vivons dans une période d'incertitude croissante, et cela fait vraiment ressortir l'importance de la résilience de notre réseau global.

En effet, ces derniers temps, nous avons souvent été témoins de perturbations de toutes sortes échappant au contrôle de tout le monde, et nous avons réagi de manière très semblable, par exemple, au moment des tragiques incendies qui ont ravagé notre réseau et la ville de Jasper l'an dernier. Cela a eu une incidence majeure, car cela a provoqué l'arrêt complet du transport ferroviaire sur les lignes principales desservant les ports de Prince Rupert et de Vancouver.

Nous constatons régulièrement que cela fait partie du monde dans lequel nous vivons, et nous devons nous y préparer. Nous avons à notre disposition divers mécanismes qui nous permettent de collaborer avec les parties intéressées dans le cadre de différentes tribunes. Nous avons ce qu'on appelle la bourse logistique du corridor occidental, où nous travaillons. Cela ne nous permet pas de prévoir des événements catastrophiques

movement of goods through that very important western corridor. This is one example.

You're right to point out that at a general point, I would say around the world there's a recognition of increasing challenges that are facing supply chains, be it from natural disasters related to climate change or be it from geopolitical situations, et cetera. It's a very important issue.

Senator Simons: We've had some strikes in the transportation sector. Those were resolved very quickly, relatively speaking, by government intervention. In the meantime, we have extraordinary risks to supply chains. I've talked about some West Coast and Alberta examples, but there is the Chignecto Isthmus that connects New Brunswick and Nova Scotia, which is a vital transportation link that is at threat of inundation. We have similar supply chain vulnerabilities all through the country.

We recently completed a major study of the resilience of the transportation sector to climate change. I understand that at a time when there are multiple risk factors, we want to manage the ones within our control and that a strike is particularly devastating if it comes at a time of other supply chain failure, but when we're ranking the order of things that are a threat to the resilience of our supply chain, I wonder if strikes aren't well down the list compared to other things that we need to deal with in terms of climate resilience, whether that's from flooding or wildfires or storm surges or any number of other things.

Mr. Stacey: I am not familiar with any ranking exercise where that's a concern.

Senator Simons: If you haven't had a chance to look at our study, it's excellent.

Mr. Stacey: I am familiar with it.

Senator Simons: The main title is *Urgent*, and that's what we meant of it.

Mr. Stacey: I appreciate that. I am familiar with it. Thank you.

[*Translation*]

Senator Aucoin: I thank the witnesses.

In light of the strategic importance of rail and marine transportation to our economic resilience, I have two questions. You may not be able to fully respond to them. My first question is this: do you believe that the current regulatory and interprovincial coordination framework is sufficient to protect

comme ceux-là, mais c'est là que nous travaillons avec les parties intéressées pour examiner ce qui se passe du côté du transport de marchandises dans ce très important corridor occidental. C'est un exemple.

Vous avez raison de le souligner. Je dirais en effet, de manière générale, que partout dans le monde on reconnaît les difficultés croissantes auxquelles se heurtent les chaînes d'approvisionnement en raison de catastrophes naturelles liées aux changements climatiques ou de situations géopolitiques, etc. C'est un enjeu très important.

La sénatrice Simons : Il y a eu des grèves dans le secteur des transports. Elles ont été réglées très rapidement, tout bien considéré, grâce à l'intervention du gouvernement. Entretemps, les risques sont énormes pour les chaînes d'approvisionnement. J'ai parlé de certains cas sur la côte Ouest et en Alberta, mais il y a aussi le risque d'inondation de l'isthme de Chignecto qui est un lien de transport vital entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. Nous avons des vulnérabilités semblables dans les chaînes d'approvisionnement partout au pays.

Nous avons récemment terminé une étude importante sur la résilience du secteur des transports face aux changements climatiques. Je comprends bien que, quand les facteurs de risque sont multiples, nous voulons gérer ceux qui sont sous notre contrôle et qu'une grève est particulièrement dévastatrice quand elle survient au moment d'une autre défaillance de la chaîne d'approvisionnement, mais, quand on classe les phénomènes qui menacent la résilience de nos chaînes d'approvisionnement, je me demande si les grèves ne sont pas tout en bas de la liste comparativement aux phénomènes climatiques comme les inondations, les feux de forêt, les ondes de tempête ou d'autres.

M. Stacey : Je ne sais pas si on a fait ce genre de classement.

La sénatrice Simons : Si vous n'avez pas eu l'occasion de prendre connaissance de notre étude, sachez qu'elle est excellente.

M. Stacey : Je l'ai lue.

La sénatrice Simons : Le titre principal est *Urgent*, et c'est bien ce que nous voulions dire.

M. Stacey : Je comprends. Je l'ai lue. Merci.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : Merci aux invités.

Compte tenu de l'importance stratégique du transport ferroviaire et maritime pour la résilience de notre économie, j'ai deux questions. Peut-être ne pourrez-vous pas totalement y répondre. Ma première question est la suivante : croyez-vous que le cadre actuel de réglementation et de coordination

the country's critical supply chains? Second, to what extent could disruptions in rail transport impact other transportation networks, such as provincial or private ones? Do you have any thoughts about what we as parliamentarians could do about this?

Mr. Stacey: I will start with the second question.

Railway systems and major ports are essential to the movement of goods. They are part of highly complex supply chains that are linked to many industries and other modes of transportation. A supply chain has links, multiple modes of transportation and operators who are working together to transport goods over very long distances between countries. A disruption in any part of this system, especially a critical part of the system such as a rail operator, impacts the entire network. We can think, for example, of the parts that belong to the provinces such as roads, of operators such as truckers, et cetera.

I do not know what can be done. Obviously, this is why it is important to work to improve and mitigate these situations when they arise, that is what we can do.

The goal of our National Supply Chain Office is to try to find ways to improve the movement of goods between different parts of the system.

In a crisis, we do what I described earlier. I do not know what Parliament could do to change this.

Could you repeat the first part of your question?

Senator Aucoin: Is the regulatory and intergovernmental coordination framework sufficient at present to prevent the worst disasters or disruptions?

Mr. Stacey: There is extensive collaboration at the highest levels of government. For example, the council of ministers responsible for transportation and highway safety works in close collaboration with the highest levels of government.

We are constantly striving to review and improve our policies. I guess there is always room for improvement.

Senator Aucoin: Thank you.

interprovinciale est suffisant pour protéger les chaînes d'approvisionnement critique du pays? Deuxièmement, dans quelle mesure des perturbations au niveau du transport ferroviaire pourraient-elles avoir des impacts sur les autres réseaux de transport, par exemple provinciaux ou privés? Avez-vous une opinion sur ce que l'on pourrait faire comme parlementaires par rapport à cela?

M. Stacey : Je commencerais avec la deuxième question.

Les systèmes ferroviaires et les grands ports sont très importants pour le mouvement de marchandises. Ils font partie de chaînes d'approvisionnement très complexes qui sont en relation avec plusieurs industries et autres formes de transport. Une chaîne d'approvisionnement est constituée de liens, de multiples modes de transport et d'opérateurs qui travaillent ensemble pour transporter des marchandises sur de très longues distances entre des pays. S'il y a une interruption dans une partie de ce système, surtout dans une importante partie de ce système, par exemple un opérateur ferroviaire, cela aura des impacts sur tout le réseau. Par exemple, nous pouvons penser aux parties qui appartiennent aux provinces comme les routes, aux opérateurs comme les camionneurs, etc.

Je ne sais ce que l'on peut faire. Évidemment, c'est pour cela qu'il est important de travailler pour améliorer et mitiger ces situations lorsqu'elles surviennent, c'est ce qu'on peut faire.

L'objectif de notre Bureau national de la chaîne d'approvisionnement est d'essayer de trouver des façons d'améliorer le mouvement des marchandises entre les différentes parties du système.

En cas de crise, on fait ce que j'ai décrit plus tôt. Je ne sais pas ce que le Parlement pourrait faire pour changer cela.

Pourriez-vous répéter la première partie de votre question?

Le sénateur Aucoin : Est-ce que le cadre réglementaire et la coordination intergouvernementale sont suffisants à l'heure actuelle pour éviter la plus grande des catastrophes ou la perturbation?

M. Stacey : On a une grande collaboration avec les hauts niveaux de gouvernement. Par exemple, il y a le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière qui travaille en étroite collaboration avec les hauts niveaux de gouvernement.

On travaille toujours pour examiner et améliorer nos politiques. Je suppose qu'on pourrait toujours les améliorer.

Le sénateur Aucoin : Merci.

[English]

Senator Wilson: I have a follow-up question. Mr. Stacey described very well the preparation that takes place in the rail sector when it comes to preparing for a potential labour dispute. On the marine side, I believe there are similar things that happen. Senator Simons was trying to get a ranking of where labour disputes fall in the impact, if you will, but my understanding is it's not just having labour disputes; it's also having the threat of a labour dispute, which we have regularly or, frankly, all the time, and that can cause cargo diversions. I wonder, Ms. Read, if you could speak to what happens on the marine side with respect to that dynamic.

Ms. Read: Thank you, senator, for that question. As I noted in my previous response, indeed, once there is a threat of a dispute, a lot of the shippers and the system users will pay close attention to what the likelihood of that is. It's important to keep those open lines of communication going. What you do see is that they start planning these shipments weeks in advance, so they will start making decisions, and my colleague Colin Stacey would have seen this as well in terms of the conversations and the collaboration with other stakeholders. They start making decisions many weeks in advance in terms of how they're going to move a particular cargo.

What you see is that a diversion may start many weeks in advance in anticipation of the possibility of a strike and to avoid the possibility that it will be caught or stuck somewhere in the system, depending on the sensitivity of the cargo. They want to make sure they have the ability to deliver that.

With a rail strike, it looks a little bit different, obviously, than the port strike because the port strike will create a blockage at the intermodal part of the cargo movement, which is at that interface between the marine and the rail. Rail will look different because of how it interacts with the supply chain.

In terms of the planning for that, it's a very similar process. You see that anticipatory movement of supply chains in advance of the strike. Some of those do not return. You don't necessarily see a bounce back. I know that, for example, with respect to container volumes, what we saw were drops in container volumes at certain ports in anticipation of strikes, and some of those took quite a long time to rebound. Over the course of 2024, you saw a very slow return of some of those volumes.

Senator Wilson: If you're Canadian Tire or even a large exporter like Canpotex or others, you have options in terms of where your cargo goes. I know, for example, that some big Canadian exporters build facilities in the United States because of the risk here in Canada to our supply chain. I know that Canadian Tire, for example, maintains multiple supply chains so

[Traduction]

Le sénateur Wilson : J'ai une question complémentaire. M. Stacey a très bien décrit les mesures de préparation qui sont prises dans le secteur ferroviaire dans la perspective d'un conflit de travail. Du côté maritime, je crois que des mesures semblables sont prises. La sénatrice Simons essayait de se faire une idée de l'ordre d'importance des répercussions des conflits de travail, mais je crois comprendre qu'il ne s'agit pas seulement des conflits de travail, mais aussi de la menace de conflits de travail, et c'est quelque chose qui arrive régulièrement et même, à vrai dire, tout le temps, et cela peut entraîner des déroutements de marchandises. Madame Read, pourriez-vous nous parler de ce qui se passe du côté maritime dans ce genre de dynamique?

Mme Read : Merci de la question, sénateur. Comme je l'ai indiqué dans ma réponse précédente, en effet, dès qu'il y a menace de conflit de travail, beaucoup d'expéditeurs et d'utilisateurs du réseau vont être particulièrement attentifs à la probabilité que cela se concrétise. Il est important de maintenir ces voies de communication ouvertes. On voit effectivement qu'ils commencent à planifier ces expéditions des semaines à l'avance et qu'ils vont donc prendre des décisions. C'est ce que mon collègue Colin Stacey aurait vu également dans le cadre des conversations et de la collaboration avec d'autres parties intéressées. Ils commencent à prendre des décisions plusieurs semaines à l'avance sur le transport de telle ou telle cargaison.

Un déroutement peut être anticipé plusieurs semaines à l'avance en raison de l'éventualité d'une grève et pour éviter que la cargaison soit coincée quelque part dans le réseau, compte tenu de sa fragilité. Ils veulent s'assurer de pouvoir le faire.

Dans le cas d'une grève du rail, c'est un peu différent, évidemment, parce qu'une grève dans un port bloquera la partie intermodale du transport des marchandises, c'est-à-dire l'interface entre le transport maritime et le transport ferroviaire. C'est différent dans le cas du transport ferroviaire en raison de son interaction avec la chaîne d'approvisionnement.

En termes de planification, le processus est très semblable. Il y a une circulation anticipée dans les chaînes d'approvisionnement avant la grève. Certaines cargaisons ne reviennent pas. Il n'y a pas nécessairement de retour en arrière. Concernant les volumes de conteneurs, par exemple, on a constaté une baisse dans certains ports en prévision de grèves, et il a parfois fallu beaucoup de temps avant que les choses reviennent à la normale. En 2024, on a constaté un rétablissement très lent dans certains cas.

Le sénateur Wilson : Canadian Tire ou d'importants exportateurs comme Canpotex ou d'autres peuvent choisir la destination de leurs cargaisons. Certains grands exportateurs canadiens, par exemple, construisent des installations aux États-Unis en raison du risque pour notre chaîne d'approvisionnement ici au Canada. Canadian Tire, par exemple, conserve de

that it's easier for them to divert, but what do you do if you're a small importer or exporter and you don't have that level of sophistication? What happens in that situation?

Ms. Read: I wouldn't be able to speak to individual shippers in the context of that. Obviously, it will depend. We know that in the context of previous strikes, there were, for example, a lot of containers that were stuck at a port, basically waiting to be moved, or stuck on a ship waiting to be off-loaded at a port, which would have a greater impact on those people or businesses and enterprises that aren't able to divert supply chains in time or are more takers of the system.

Tamara Rudge, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada: If I could add on that, it's important, and one thing you're highlighting, senator, is when we're having these meetings about what the alternatives are, we're told that they have no alternative. There is no plan B. Their goods will sit. They will lose those customers. We have that deterioration of Canada's trading reputation, and sometimes, like Ms. Read was saying, those things don't come back.

In terms of the question of the ranking, something that's hard about these threats of labour disruption is there is a view from the customer side and our trading reputation that it is something we can prevent. When there is an atmospheric river, I think although customers are still frustrated and it has that same impact of closing down our supply chains, on the labour side there is an impression — and what we're told by shippers — that this is very specific to Canada in a more continuous way and affects our ability to be a reliable trading partner, so those customers are making decisions to go elsewhere because they can't manage the frequency of disruptions that they're seeing here.

The Chair: Anything to add, Mr. Stacey?

Mr. Stacey: No. I think it's been very well said. Thank you.

Senator Simons: I'm hoping that you were able to hear the testimony from Mr. Champ and Professor Lee earlier this morning. Professor Lee noted toward the end of his comments something that I think is germane to all of this, which is that Canada is vulnerable because we have so few options. We have exactly two long-track rail systems. We have short-track rail, but that's for short distances. We have more than one port, but we don't have that many ports, and there aren't alternative unions with whom they can negotiate.

multiples chaînes d'approvisionnement pour réacheminer plus facilement les marchandises, mais que peut faire un petit importateur ou exportateur qui n'a pas ces moyens? Que se passe-t-il alors?

Mme Read : Je ne peux pas vous parler d'expéditeurs en particulier dans ce contexte. Évidemment, cela dépendra. On sait que, dans le contexte de grèves précédentes, par exemple, beaucoup de conteneurs ont été bloqués dans un port en attendant d'être déplacés ou ont été coincés sur un navire en attendant d'être déchargés. Cela a des répercussions plus importantes sur les personnes ou les entreprises qui n'ont pas les moyens de réorienter leurs chaînes d'approvisionnement à temps ou qui sont davantage dépendantes du réseau.

Tamara Rudge, directrice générale, Politiques des transports terrestres, Transports Canada : Si vous me permettez d'ajouter quelque chose à ce sujet, c'est important, et vous avez souligné, sénateur, que, dans ces réunions au sujet des solutions de rechange, on nous dit qu'il n'y en a pas. Il n'y a pas de plan B. Les marchandises devront attendre. Et les expéditeurs vont perdre ces clients. La réputation commerciale du Canada se détériore, et parfois, comme le disait Mme Read, il n'y a pas de retour.

Concernant le classement, ce qui est difficile au sujet des menaces d'arrêt de travail, c'est que, pour les clients et pour ceux qui font notre réputation commerciale, c'est quelque chose que nous pourrions empêcher. Quand il s'agit d'une rivière atmosphérique, même si les clients sont quand même frustrés et même si cela a le même effet de bloquer nos chaînes d'approvisionnement, du côté de la main-d'œuvre, on a l'impression — et c'est ce que nous disent les expéditeurs — qu'il s'agit d'une situation régulière propre au Canada et que cela compromet notre aptitude à être un partenaire commercial fiable. Ces clients décident donc d'aller ailleurs parce qu'ils ne peuvent pas gérer la fréquence des perturbations qu'ils constatent ici.

Le président : Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Stacey?

M. Stacey : Non. Je pense que c'est très bien dit. Merci.

La sénatrice Simons : J'espère que vous avez pu entendre le témoignage de M. Champ et du professeur Lee ce matin. Vers la fin de son intervention, M. Lee a dit quelque chose qui me semble apparenté à ce que nous disons ici, à savoir que le Canada est vulnérable parce que nous avons très peu de solutions de rechange. Nous avons exactement deux chemins de fer à longue voie. Nous avons aussi des chemins de fer locaux, mais c'est pour les courtes distances. Nous avons plus d'un port, mais nous n'en avons pas beaucoup, et il n'y a pas d'autres syndicats avec lesquels il soit possible de négocier.

I wonder if you could speak more broadly about the challenges that Canada has with the unique vulnerability of having so few options, and as Professor Lee noted, for air, there's Air Canada, WestJet and now Porter and, I guess, Flair. We should not leave Flair out, but people's options to fly are limited as well. How vulnerable does that make our transportation supply chains when we don't have that competitive pressure and those competitive options?

Mr. Stacey: Thank you, senator. As you said earlier, the COVID experience brought to the fore the degree of our reliance on transport systems, supply chains and these multi-faceted transport logistics systems as well as their potential vulnerability. When there are impediments to the movement of goods, it can have a very significant cascading effect across our industries and for goods flowing in both directions. It can also have an impact on those who rely on those, including our overseas customers.

There are no two ways about it. I can't necessarily compare it to other countries. Obviously, every country has its challenges in that respect, but it was also well noted that we have a particular geography here. In many ways, the North presents its own unique challenges. We have these very long corridors across the country where there is room for challenges to happen, but regarding the transfer of goods between the different modes and operators as they move across the country, as they move across borders and as they connect with the world, they all have the possibility of adding challenges with regard to efficiency, productivity and the like. Everything you point to is germane in terms of why this issue is so extremely important.

Senator Simons: The other thing we haven't really talked about yet today is working conditions. We're responding as though the only reason strikes are happening is because of inflationary wage pressures, and I don't think that's the case. As we saw in the case of the Air Canada flight attendants, one of the issues that captured the public imagination is something I didn't realize until I became a senator and started commuting by air twice a week. That issue is that flight attendants are not paid for their time on the ground. Their pay only starts when the door shuts. Many Canadians were shocked by the amount of unpaid hours that flight attendants were working.

Certainly, in meetings I've had with labour groups that represent people who work in the rail sector, I know that people have felt that their workloads have increased at a time when staff levels have gone down because of automation and that people are working very long hours. In fact, we're having a great deal of difficulty getting people to train as railroad engineers or

Pourriez-vous nous parler de façon plus générale des difficultés qu'affronte le Canada en raison de la vulnérabilité unique associée au manque de solutions de rechange? Comme l'a rappelé M. Lee, pour le transport aérien, il y a Air Canada, WestJet et maintenant Porter, et Flair je suppose. Il ne faudrait pas laisser Flair de côté, mais il reste que les gens qui veulent prendre l'avion ont peu de choix. Dans quelle mesure nos chaînes d'approvisionnement en transport sont-elles vulnérables par manque de pression concurrentielle et de solutions concurrentielles?

M. Stacey : Merci, sénatrice. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, l'expérience de la COVID-19 a révélé notre degré de dépendance à l'égard des réseaux de transport et des chaînes d'approvisionnement, ainsi que la vulnérabilité potentielle de ces systèmes logistiques de transport multidimensionnels. Un obstacle à la circulation des marchandises peut avoir des effets en cascade très importants sur nos entreprises et pour les marchandises qui circulent dans les deux sens. Cela peut aussi avoir une incidence sur ceux qui comptent sur ces services, y compris nos clients à l'étranger.

Il n'y a pas deux façons de faire. Je ne peux pas nécessairement faire de comparaison avec d'autres pays. Tous ont évidemment leurs propres difficultés, mais, comme on l'a rappelé à juste titre, nous avons une géographie particulière. À bien des égards, les enjeux dans le Nord sont spécifiques. Nous avons de très longs corridors à travers le pays, et cela peut comporter des difficultés, mais en matière de transfert de marchandises entre les différents modes et exploitants, quand elles circulent d'un bout à l'autre du pays, qu'elles traversent les frontières et qu'elles sont acheminées dans le reste du monde, d'autres problèmes peuvent s'ajouter en termes d'efficacité, de productivité, etc. Tout ce que vous dites est juste et explique pourquoi cet enjeu est si important.

La sénatrice Simons : Il y a autre chose dont nous n'avons pas encore vraiment parlé aujourd'hui, et ce sont les conditions de travail. Nous réagissons comme si le seul motif de grève était la pression inflationniste sur les salaires, mais je ne crois pas que ce soit le cas. Comme nous l'avons vu dans le cas des agents de bord d'Air Canada, l'enjeu qui a suscité l'intérêt de la population est quelque chose dont je ne me rendais pas compte avant de devenir sénatrice et de commencer à prendre l'avion deux fois par semaine. Le problème est que les agents de bord ne sont pas payés pour leur temps au sol. Leur rémunération ne commence qu'au moment où la porte de l'avion se referme. Beaucoup de Canadiens ont été choqués par le nombre d'heures de travail non rémunérées des agents de bord.

Dans le cadre de réunions avec des groupes syndicaux représentant les employés du secteur ferroviaire, j'ai constaté que les gens avaient l'impression que leur charge de travail avait augmenté et qu'ils travaillaient de très longues heures à un moment où les effectifs avaient diminué en raison de l'automatisation. En fait, nous avons beaucoup de mal à trouver

long-haul truck drivers. These jobs are not considered desirable, and there are huge pressures just to obtain trained and qualified staff.

What do you say about the other end of things? How do we make these jobs — I don't want to say more enticing. But what do we do to improve working conditions so that more people want to take on this work?

Mr. Stacey: Thanks for the question. I recognize that there is a challenge in our system in terms of having the appropriate qualified labour, and that's an issue right across the economy. It's not unique to transport, although it's something that is an issue within our supply chain system. I'm not aware of any single analysis that summarizes all of the reasons why that exists, and, honestly, it's probably something that would reside within another department, but I'm not aware of any silver bullet with regard to this issue or even what the full extent of the challenge actually is.

Senator Dasko: I have a quick follow-up question to Mr. Stacey. You mentioned that there is a committee of transport ministers. I assume those are provincial ministers. Can you share with us the views of this committee as to what they think about the federal approach? Do they have any direction to provide the federal government in terms of changes in the way the federal government deals with these issues? Is there a consensus of views among those ministers? Knowing Canada as we do, I would doubt it. In any case, is there any direction coming from this committee to the federal government in terms of ways to deal with those issues as they unfold?

Mr. Stacey: These issues are specifically focused on labour relations?

Senator Dasko: They are focused on labour disruptions, the disruption of supply chains, regulations and legislation that are in place, as well as the role of the federal government and how they deal with these issues. Is there any feedback that they've been able to provide, and can you share their views with us?

Mr. Stacey: There is a council of Ministers of Transport, and there is a process around that which also includes a council of deputy ministers. When they meet, they discuss multiple different issues, and they obviously focus on things that are a priority at the time. So it's difficult for me to generalize in terms of what their perspective is on issues in general.

Certainly, my sense is that there is agreement in terms of the importance of addressing supply chain issues, but I can't speak for the council of ministers in general in terms of their perspective on a wide range of issues. They really do deal with an array of issues, some of which fall under the purviews of the different levels of government.

des gens disposés à suivre une formation d'ingénieur ferroviaire ou de chauffeur routier longue distance. Ces emplois ne sont pas considérés comme désirables, et on a beaucoup de mal à avoir du personnel formé et qualifié.

Qu'en est-il de l'autre côté de la médaille? Comment rendre ces emplois — je ne voudrais pas dire plus séduisants. Mais comment améliorer les conditions de travail pour intéresser plus de gens?

M. Stacey : Merci de la question. J'avoue que, dans notre secteur, on a du mal à trouver la main-d'œuvre qualifiée dont nous avons besoin, et c'est un enjeu dans l'ensemble de l'économie. Ce n'est pas propre au secteur des transports, même si c'est un problème dans notre chaîne d'approvisionnement. Je ne sais pas s'il existe une seule analyse qui résumerait toutes les raisons de cette situation et, à vrai dire, cela relèverait probablement d'un autre ministère, mais je ne connais aucune solution miracle ni même l'ampleur réelle du problème.

La sénatrice Dasko : J'ai une brève question complémentaire pour M. Stacey. Vous avez parlé d'un comité des ministres des Transports. Je suppose qu'il s'agit des ministres provinciaux. Pourriez-vous nous dire ce que pense ce comité de l'approche du gouvernement fédéral? Est-ce qu'il aurait des conseils à donner au gouvernement fédéral sur les changements qu'il faudrait apporter à la façon dont il aborde ces questions? Y a-t-il consensus entre ces ministres? Le Canada étant ce qu'il est, j'en doute. Quoi qu'il en soit, ce comité donne-t-il des conseils au gouvernement fédéral sur la façon d'aborder ces enjeux à mesure qu'ils se présentent?

M. Stacey : Parlez-vous précisément des enjeux liés aux relations de travail?

La sénatrice Dasko : Je parle des arrêts de travail, de la perturbation des chaînes d'approvisionnement, des règlements et des lois en vigueur, ainsi que du rôle du gouvernement fédéral et la façon dont il traite ces questions. Ce comité a-t-il formulé des avis, et pouvez-vous nous en faire part?

M. Stacey : Il y a un conseil des ministres des Transports, qui comprend également un conseil de sous-ministres. Quand ils se réunissent, ils discutent de multiples questions et ils se concentrent évidemment sur les enjeux prioritaires à ce moment-là. Il est donc difficile pour moi de généraliser leur point de vue sur les enjeux en général.

Chose certaine, j'ai le sentiment qu'on s'entend sur l'importance de régler les problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement, mais je ne peux pas parler au nom du conseil des ministres et me prononcer sur son point de vue général concernant un large éventail de questions. Les ministres s'occupent effectivement de toutes sortes de questions, dont certaines relèvent des divers paliers de gouvernement.

Senator Dasko: Thank you.

The Chair: That wraps it up unless there are any other comments from Mr. Stacey, Ms. Read or Ms. Rudge. I would like to thank you all for meeting with us today, sharing your information with us and answering questions.

Before we adjourn, I would like to remind senators that our next meeting will take place tomorrow, Wednesday, October 29, at 6:45 p.m. Before closing the meeting, I'd like to thank the entire support team for this committee, those in the front of the room, those in the back of the room and those behind the scenes.

Thank you all for your work which contributes enormously to the success of our work as senators.

(The committee adjourned.)

La sénatrice Dasko : Merci.

Le président : Ce sera tout, à moins que M. Stacey, Mme Read ou Mme Rudge aient d'autres commentaires. Je vous remercie tous de vous être joints à nous aujourd'hui, de nous avoir informés et d'avoir répondu à nos questions.

Avant de lever la séance, je rappelle aux sénateurs que notre prochaine réunion aura lieu demain, mercredi 29 octobre, à 18 h 45. Avant de clore la réunion, je tiens à remercier toute l'équipe de soutien du comité, ceux qui sont à l'avant de la salle, ceux qui sont au fond de la salle et ceux qui se trouvent en coulisse.

Merci à vous tous pour votre travail, qui contribue énormément au succès du nôtre comme sénateurs.

(La séance est levée.)
