

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 29, 2025

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 6:46 p.m. [ET] to examine and report on maintenance of activities or essential services in the federally regulated rail and marine sectors in the case of labour disruptions.

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

[*English*]

The Chair: Colleagues, welcome. My name is Larry Smith. I am a senator from Quebec and chair of the committee.

[*Translation*]

Now, I would like to ask my colleagues to introduce themselves.

[*English*]

Senator Simons: Senator Paula Simons, Alberta, Treaty 6 territory.

Senator Wilson: Duncan Wilson, British Columbia.

[*Translation*]

Senator Oudar: Manuelle Oudar, Quebec. I'm replacing Senator Mohamed today.

Senator Cormier: René Cormier, New Brunswick.

Senator Arnold: Dawn Arnold, New Brunswick.

[*English*]

Senator Lewis: Todd Lewis, Saskatchewan.

[*Translation*]

Senator Aucoin: Réjean Aucoin, Nova Scotia.

[*English*]

Senator Dasko: Donna Dasko, senator from Ontario.

The Chair: Welcome to everyone with us today, as well as those listening to us online at sencanada.ca. We are meeting today to continue our study on the maintenance of transportation services in the case of labour disruptions.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 29 octobre 2025

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd’hui à 18 h 46 (HE), avec vidéoconférence, pour examiner, afin d’en faire rapport, le maintien des activités ou des services essentiels dans les secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale en cas de conflit de travail.

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

[*Traduction*]

Le président : Chers collègues, bienvenue. Je m'appelle Larry Smith. Je suis sénateur du Québec et président du comité.

[*Français*]

J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter.

[*Traduction*]

La sénatrice Simons : Sénatrice Paula Simons, du territoire visé par le Traité no 6, en Alberta.

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

[*Français*]

La sénatrice Oudar : Manuelle Oudar, du Québec. Je remplace la sénatrice Mohamed aujourd’hui.

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

La sénatrice Arnold : Dawn Arnold, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

Le sénateur Lewis : Todd Lewis, de la Saskatchewan.

[*Français*]

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

[*Traduction*]

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

Le président : Bienvenue à tous ceux qui sont avec nous aujourd’hui, ainsi qu'à ceux qui nous écoutent en ligne sur sencanada.ca. Nous nous réunissons aujourd’hui pour poursuivre notre étude sur le maintien des services de transport en cas de conflits de travail.

I introduce our first panel of witnesses. We have, from the Railway Association of Canada, Eric Harvey, President and Chief Executive Officer; from the Canadian National Railway Company, Stephanie McGuire, Assistant Vice-President, Labour Relations; and from the Canadian Pacific Kansas City, Nathan Cato, Assistant Vice-President, Government Affairs Canada; and from the Federally Regulated Employers —Transportation and Communications, Daniel Safayeni, President and Chief Executive Officer, and Christopher D. Pigott, Partner, Fasken Martineau DuMoulin LLP. Thank you all for joining us today.

Witnesses will provide opening remarks of approximately five minutes, which will be followed by a question-and-answer session with the senators.

I now invite Mr. Harvey to give his opening remarks.

[Translation]

Eric Harvey, President and Chief Executive Officer, Railway Association of Canada: Thank you, honourable senators.

The Railway Association of Canada would like to thank the committee for the opportunity to appear on this important subject of labour stability in Canada's supply chains.

We represent close to 50 freight and passenger railway companies that employ 37,000 workers and operate 42,000 kilometres of railway tracks. Canadian railway companies transport approximately \$380 billion worth of goods each year, or more than \$1 billion a day. Half of Canada's exports are transported by rail, either to the U.S. border or to a port.

The economic importance of maintaining a smooth supply chain in an exporting country like Canada cannot be overstated. Over the last few decades, numerous disruptions have had serious economic consequences and undermined global confidence in Canada's reputation as a reliable trading partner.

[English]

These disruptions have also hurt Canada's domestic economy and importers. The situation has not improved in recent years. In fact, it has worsened.

Simply put, labour disputes, particularly those involving federally regulated industries, continue to undermine Canada's competitiveness. For decades, Canada has ranked near the bottom of the OECD respecting days of work lost to work

Je vous présente notre premier groupe de témoins. Nous recevons, de l'Association des chemins de fer du Canada, Eric Harvey, président et directeur général; de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, Stephanie McGuire, vice-présidente adjointe, Relations de travail; et du Canadien Pacifique Kansas City, Nathan Cato, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales canadiennes; et, pour l'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale, Daniel Safayeni, président et chef de la direction, et Christopher D. Pigott, associé, Fasken Martineau DuMoulin LLP. Merci à tous d'être avec nous aujourd'hui.

Les témoins prononceront une allocution d'ouverture d'environ cinq minutes, qui sera suivie de questions des sénateurs.

J'invite maintenant M. Harvey à prononcer son allocution d'ouverture.

[Français]

Eric Harvey, président et directeur général, Association des chemins de fer du Canada : Merci, honorables sénateurs.

L'Association des chemins de fer du Canada remercie ce comité de lui donner l'occasion de comparaître sur le sujet important de la stabilité du travail au sein des chaînes d'approvisionnement canadiennes.

Nous représentons plus de 50 compagnies de transport ferroviaire de marchandises et de passagers qui emploient 37 000 personnes et exploitent 42 000 kilomètres de voies ferrées. Chaque année, les chemins de fer canadiens transportent des marchandises d'une valeur d'environ 380 milliards de dollars, soit, en d'autres mots, plus d'un milliard de dollars par jour. En fait, la moitié des exportations canadiennes sont acheminées par rail, que ce soit vers la frontière américaine ou vers un port.

L'importance économique du maintien d'une chaîne d'approvisionnement fluide dans un pays exportateur comme le Canada ne saurait être surestimée. Au cours des dernières décennies, de nombreuses perturbations ont eu de graves conséquences économiques et ont miné la confiance mondiale envers la fiabilité du Canada comme partenaire commercial.

[Traduction]

Ces perturbations ont également nui à l'économie intérieure du Canada et aux importateurs. La situation ne s'est pas améliorée ces dernières années. En fait, elle s'est aggravée.

En termes simples, les conflits de travail, en particulier ceux qui touchent les industries sous réglementation fédérale, continuent de nuire à la compétitivité du Canada. Depuis des décennies, le Canada se classe parmi les derniers pays de

stoppages, about 5 more than other OECD members and 10 more than the U.S.

Earlier this year, the Railway Association of Canada, or RAC, published a report entitled *The Significant Impacts of Work Stoppages in Canada's Transportation Sector*. Prior to this meeting, we provided a copy to the clerk of this committee to inform your deliberations.

Employment and Social Development Canada data shows that over the past several decades, Canada's transportation sector has faced thousands of work stoppages involving nearly 2 million workers, resulting in over 19 million lost workdays. From 2023 to 2024, there was a sharp increase in work stoppages in the transportation sector, numbering 62 occurrences. These stoppages resulted in 230,000 lost workdays in 2023 alone, and 1.3 million lost workdays in 2024, marking the highest number of person days lost in the sector since 1966.

Using data published by government agencies, our report established that GDP losses from rail work stoppages are roughly 10 times greater than those from trucking and about 20 times greater than in aviation. Importantly, the report also showed that nearly two thirds of the unrecoverable GDP losses from rail work stoppages occur in other sectors. In other words, rail work stoppages leave lasting gaps in the entire economy that cannot be regained.

This is not a surprising conclusion. Halting railway operations is a complex process that requires careful planning and several days to complete to ensure that no trains or shipments are left stranded. Similarly, restarting operations demands the proper sequencing of equipment and activities, taking weeks before the entire network returns to full capacity.

Successive governments have recognized the critical role of supply chains to Canada's economy by restoring services in the event of work stoppages. While such interventions were warranted, they also involved significant delays and uncertainty tied to political and procedural factors. Earlier this week, one witness confirmed that the Canadian government has intervened 38 times in the transportation sector since 1950, or once every two years.

A more predictable and durable framework respecting the interventions is needed to ensure long-term labour stability in

l'OCDE en ce qui concerne le nombre de jours de travail perdus en raison d'arrêts de travail, soit environ 5 de plus que les autres membres de l'OCDE et 10 de plus que les États-Unis.

Au début de l'année, l'Association des chemins de fer du Canada, l'ACFC, a publié un rapport intitulé *Les effets considérables des arrêts de travail dans le secteur des transports du Canada*. Avant la réunion, nous en avons remis une copie à la greffière du comité afin d'éclairer vos délibérations.

Les données d'Emploi et Développement social Canada montrent qu'au cours des dernières décennies, le secteur des transports au Canada a été confronté à des milliers d'arrêts de travail touchant près de 2 millions de travailleurs, ce qui a entraîné la perte de plus de 19 millions de jours de travail. De 2023 à 2024, on a observé une forte augmentation des arrêts de travail dans le secteur des transports, avec 62 cas recensés. Ces arrêts ont entraîné la perte de 230 000 jours de travail pour la seule année 2023 et de 1,3 million de jours de travail pour 2024, ce qui représente le nombre le plus élevé de jours-personnes perdus dans ce secteur depuis 1966.

À partir des données publiées par les organismes gouvernementaux, notre rapport a établi que les pertes en PIB liées aux arrêts de travail dans le secteur ferroviaire sont environ 10 fois supérieures à celles liées au transport routier et environ 20 fois supérieures à celles liées au transport aérien. Il est important de noter que le rapport montre également que près des deux tiers des pertes irrécupérables en PIB liées aux arrêts de travail dans le secteur ferroviaire se produisent dans d'autres secteurs. En d'autres termes, les arrêts de travail dans le secteur ferroviaire causent des pertes durables et qui ne peuvent être récupérées dans l'ensemble de l'économie.

Cette conclusion n'est pas surprenante. L'arrêt des opérations ferroviaires est un processus complexe qui nécessite une planification minutieuse et plusieurs jours pour être mené à bien afin de s'assurer qu'aucun train ou chargement ne soit bloqué. De même, la reprise des opérations exige un enchaînement approprié des équipements et des activités, et cela peut prendre des semaines avant que l'ensemble du réseau ne retrouve sa pleine capacité.

Les gouvernements successifs ont reconnu le rôle essentiel des chaînes d'approvisionnement pour l'économie canadienne en rétablissant les services en cas d'arrêt de travail. Si ces interventions étaient justifiées, elles ont également entraîné des retards importants et une incertitude liée à des facteurs politiques et procéduraux. Au début de la semaine, un témoin a confirmé que le gouvernement canadien était intervenu 38 fois dans le secteur des transports depuis 1950, soit une fois tous les deux ans.

Un cadre plus prévisible et plus durable concernant les interventions est nécessaire pour assurer la stabilité à long terme

Canada's supply chains and eliminate the negative impacts of work stoppages to our economy.

Industry is doing its part, and 10 national associations, including the RAC, representing a broad cross-section of Canadian industries, from the ag sector, mining, forestry and automotive, have united under the banner movingeconomies.ca. This coalition is calling for new, effective mechanisms to protect industries from the economic harm caused by labour disruptions in Canada's supply chains.

The rail industry fully supports collective bargaining and the negotiated agreements that provide our employees with strong benefits, competitive wages and safe working conditions. However, Canada needs a balanced and effective labour dispute resolution system that ensures stability and predictability for our supply chains and the customers who depend on them. The current regime does not achieve that.

Thank you.

[Translation]

The Chair: Thank you, Mr. Harvey. I now invite Ms. McGuire to give her opening remarks.

[English]

Please go ahead.

[Translation]

Stephanie McGuire, Assistant Vice-President, Labour Relations, Canadian National Railway Company: Thank you, senators, for giving us this opportunity to appear today on behalf of Canadian National, or CN.

We applaud the essential work that your committee is doing to examine ways to maintain essential services in the federally regulated transportation sector in the case of labour disruptions. CN is an important part of Canada's infrastructure. Every day, we move goods that Canadians depend on, including critical minerals, timber, oil, grain and medical supplies.

The CN network spans three coasts, connecting communities, industries, and international markets. CN is not just a railway company. It is a vital lifeline for Canada's economy.

du travail dans les chaînes d'approvisionnement canadiennes et éliminer les effets négatifs des arrêts de travail sur notre économie.

Les entreprises font leur part, et dix associations nationales, dont l'ACFC, représentant un large éventail d'entreprises canadiennes, notamment dans les secteurs agricole, minier, forestier et automobile, se sont regroupées sous la bannière movingeconomies.ca. Cette coalition réclame de nouveaux mécanismes efficaces pour protéger les différents secteurs contre les préjudices économiques causés par les perturbations du travail dans les chaînes d'approvisionnement canadiennes.

Le secteur ferroviaire soutient pleinement la négociation collective et les accords négociés qui offrent à nos employés des avantages sociaux solides, des salaires compétitifs et des conditions de travail sûres. Cependant, le Canada a besoin d'un système équilibré et efficace de règlement des conflits du travail qui garantisse la stabilité et la prévisibilité de nos chaînes d'approvisionnement pour les clients qui en dépendent. Le régime actuel ne permet pas d'atteindre cet objectif.

Merci.

[Français]

Le président : Merci, monsieur Harvey. J'invite maintenant Mme McGuire à faire ses déclarations liminaires.

[Traduction]

Veuillez commencer.

[Français]

Stephanie McGuire, vice-présidente adjointe, Relations de travail, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Honorables sénateurs, merci de nous donner l'occasion de comparaître aujourd'hui au nom du Canadien National (CN).

Nous saluons le travail essentiel de votre comité dans l'examen des moyens de maintenir les services essentiels dans les secteurs du transport sous réglementation fédérale lors de perturbations du travail. Le CN est une composante cruciale de l'infrastructure du Canada. Chaque jour, nous transportons les marchandises sur lesquelles les Canadiens comptent : des minéraux critiques, du bois, du pétrole, des céréales, et des fournitures médicales.

Notre réseau s'étend sur trois côtes, reliant les communautés, les industries et les marchés internationaux. Le CN n'est pas seulement un chemin de fer, c'est l'artère vitale de l'économie canadienne.

[English]

CN recognizes and respects the right of employees to bargain collectively and the role of unions in representing workers. In fact, as an employer, we want to reach negotiated deals. We believe that this is in the best interest of unions, employees and employers. At the same time, it is essential that we strike a balance between labour rights and the public interest, particularly when disruptions threaten the Canadian supply chain and economy, which the country is working tirelessly to diversify and strengthen.

This goal cannot be achieved without a mechanism to compel parties to remain at the bargaining table and negotiate in good faith, while minimizing disruptions that harm the economy. CN believes that a neutral third-party mediation process, with the ability to determine the terms of an agreement, and giving the Minister of Labour the authority to implement such terms if they are deemed in the national interest, is a practical solution.

The recently amended maintenance of activities regime under the Canada Labour Code empowers the Minister of Labour to refer questions to the Canada Industrial Relations Board, or CIRB, regarding maintenance of activities during a labour disruption, if they deem it necessary.

In 2024, the minister referred this very question for the freight rail sector, specifically CN and Canadian Pacific Kansas City, or CPKC. After three months of review, during which bargaining was paused, the CIRB concluded that under the current code, the rail industry is not an essential service. It also ruled that no specific commodities, such as chlorine or grain, should be designated as essential.

That decision, we believe, was appropriate. If the opposite had occurred, CN could have had to locate and isolate certain commodities deemed essential and maintain movement of these products in the event of a labour disruption. In practical terms, locating the correct railcars scattered across the country, forming multiple short trains, creating many bullet-like trains that are going through our communities across the country.

Cherry-picking commodities to move during a strike is so impractical that it is impossible.

[Translation]

CN does not believe that the designation of essential service is the right answer. While we agree that rail may not be “essential” under the code, it’s still critical to Canada’s economy. The real question is therefore as follows: How do we protect vital economic sectors during labour disputes?

[Traduction]

Le CN reconnaît et respecte le droit des employés à négocier collectivement et le rôle des syndicats dans la représentation des travailleurs. En fait, en tant qu’employeur, nous souhaitons conclure des accords négociés. Nous estimons que cela est dans l’intérêt des syndicats, des employés et des employeurs. Parallèlement, il est essentiel de trouver un équilibre entre les droits des travailleurs et l’intérêt public, en particulier lorsque des perturbations menacent la chaîne d’approvisionnement et l’économie canadiennes, que le pays s’efforce sans relâche de diversifier et de renforcer.

Cet objectif ne peut être atteint sans un mécanisme obligeant les parties à rester à la table des négociations et à négocier de bonne foi, tout en atténuant les perturbations qui nuisent à l’économie. Le CN estime qu’un processus de médiation par un tiers neutre, habilité à déterminer les modalités d’un accord et donnant au ministre du Travail le pouvoir de mettre en œuvre ces modalités si elles sont jugées d’intérêt national, constitue une solution réaliste.

Le mécanisme de maintien des activités récemment modifié en vertu du Code canadien du travail habilite le ministre du Travail à renvoyer au Conseil canadien des relations industrielles, le CCRI, les questions relatives au maintien des activités pendant un conflit de travail, s’il le juge nécessaire.

En 2024, le ministre a renvoyé une telle question pour le secteur du transport ferroviaire de marchandises, plus précisément le CN et le Canadian Pacific Kansas City, ou CPKC. Après trois mois d’examen, pendant lesquels les négociations ont été suspendues, le CCRI a conclu que, selon le Code actuel, le secteur ferroviaire n’est pas un service essentiel. Il a également statué qu’aucune marchandise spécifique, telle que le chlore ou les céréales, ne devrait être désignée comme essentielle.

Nous estimons que cette décision était appropriée. Avec un résultat contraire, le CN aurait pu être contraint de localiser et d’isoler certaines marchandises jugées essentielles et d’assurer leur transport en cas de conflit de travail. Concrètement, cela aurait signifié localiser les wagons appropriés dispersés à travers le pays, et former de multiples trains courts qui auraient traversé nos communautés.

Sélectionner les marchandises à transporter pendant une grève est tellement irréaliste que c’en est impossible.

[Français]

Le CN ne croit pas que la désignation de service essentiel soit la bonne réponse. Nous convenons que le rail n’est peut-être pas « essentiel » au sens du code, mais il demeure crucial pour l’économie canadienne. La véritable question est donc la suivante : comment protéger les secteurs économiques vitaux pendant les conflits de travail?

[English]

Canada must modernize its collective bargaining framework. Work stoppages are becoming longer and more frequent, threatening productivity and Canada's reputation as a reliable trading partner.

Since 2023, in these sectors, we've seen repeated disruptions: the two B.C. port strikes that shut down West Coast ports; the CPKC and CN labour disruption in 2024; the WestJet maintenance workers' strike over the Canada Day long weekend in 2024; and, as we know, the most recent Air Canada flight attendants' strike this past September.

Prolonged strikes in the transportation sector — marine and rail — undermine supply chain reliability and global competitiveness. Without stronger mechanisms to keep parties at the table, the current framework remains fragile.

If we are not going to use section 107, then what is the solution? We believe Canada needs a modern, enforceable dispute resolution process, one that allows a neutral third party to make recommendations to the parties and the Minister of Labour before they can earn the right to strike or lock out.

For sectors like rail, the minister should have the authority to adopt those recommendations if necessary to protect Canadians and the economy. There is a sense of urgency around this topic as over the next two years, we will see significant rounds of bargaining at both the East Coast and West Coast ports, and again with CN and CPKC.

[Translation]

Mr. Chair and members of the committee, CN is deeply committed to maintaining constructive labour relations and to working with the government, unions and industry partners to limit the impacts of disruptions on Canadians.

We support your committee's work and wish to contribute to a modern framework that protects both the rights of workers and public interest.

[English]

Thank you. I will be pleased to take any questions you may have.

[Translation]

The Chair: Thank you, Ms. McGuire. I now invite Mr. Cato to give his opening remarks.

[Traduction]

Le Canada doit moderniser son cadre de négociation collective. Les arrêts de travail sont de plus en plus longs et fréquents, ce qui menace la productivité et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable.

Depuis 2023, nous avons assisté à des perturbations répétées dans ces secteurs : les deux grèves dans les ports de la Colombie-Britannique qui ont paralysé les ports de la côte ouest; les conflits de travail chez le CPKC et le CN en 2024; la grève des travailleurs de l'entretien de WestJet pendant la longue fin de semaine de la fête du Canada en 2024; et, comme nous le savons, la dernière grève des agents de bord d'Air Canada en septembre dernier.

Les grèves prolongées dans le secteur des transports maritimes et ferroviaires compromettent la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement et la compétitivité mondiale. Sans mécanismes plus solides pour maintenir les parties à la table des négociations, le cadre actuel reste fragile.

Si l'on ne veut pas recourir à l'article 107, quelle est alors la solution? Nous pensons que le Canada a besoin d'un processus moderne et contraignant de règlement des différends, qui permette à un tiers neutre de faire des recommandations aux parties et au ministre du Travail avant que les parties puissent obtenir le droit de faire grève ou de procéder à un lock-out.

Pour des secteurs comme le transport ferroviaire, le ministre devrait avoir le pouvoir d'adopter ces recommandations si nécessaire afin de protéger les Canadiens et l'économie. Ce sujet revêt un caractère d'urgence, car au cours des deux prochaines années, nous assisterons à d'importantes négociations dans les ports de la côte Est et de la côte Ouest, ainsi qu'au CN et au CPKC.

[Français]

Monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité, le CN demeure profondément engagé à maintenir des relations de travail constructives et à collaborer avec le gouvernement, les syndicats et les partenaires du secteur pour limiter les impacts des perturbations sur les Canadiens.

Nous appuyons les travaux de votre comité et souhaitons contribuer à un cadre moderne qui protège à la fois les droits des travailleurs et les intérêts publics.

[Traduction]

Merci. Je répondrai volontiers à vos questions.

[Français]

Le président : Merci, madame McGuire. J'invite maintenant M. Cato à faire ses déclarations liminaires.

Nathan Cato, Assistant Vice-President, Government Affairs Canada, Canadian Pacific Kansas City: Thank you. Good evening, honourable senators.

Canadian Pacific Kansas City, or CPKC, has a strong record of successful collective bargaining with our unions. The best deals are reached at the bargaining table. That is always the outcome we want.

[*English*]

We arrive at negotiated agreements in the vast majority of cases. In fact, earlier this year, we reached new four-year collective agreements with three unions representing thousands of mechanical, engineering, clerical and intermodal employees in Canada.

Unfortunately, in our industry, we have one union in Canada with whom it is difficult to reach a negotiated agreement, typically resulting in a work stoppage. In contrast, excluding that one union, we have had approximately 40 rounds of collective bargaining with our other unions in Canada since 1993 with only one work stoppage.

In our view, the key policy question to be explored in your study is this: Does the federal government have the most effective legal tools to protect Canada's national interest when collective bargaining fails in economic sectors critical to supply chain functions, like railways and ports?

[*Translation*]

A labour disruption at a railway or port is bigger than a dispute between an employer and union: All Canadians are impacted, either directly or indirectly.

[*English*]

When a labour dispute occurs in these sectors, the national interest is unquestionably at stake. Union leaders representing a few hundred or a few thousand employees should not be permitted to hold hostage 41 million Canadians and the national economic fabric of the country. Canada's reputation as a reliable trading partner is also damaged when the country's supply chains grind to a halt due to frequent and recurring labour disruptions. Such reputational damage undermines Canada's competitiveness.

Major international customers have asked in recent years how they can do business with Canada when its critical supply chains are shut down or facing a threat of shut down so often. The federal government's ambitious trade diversification agenda cannot be achieved without supply chain labour stability.

Nathan Cato, vice-président adjoint, Affaires gouvernementales canadiennes, Canadien Pacifique Kansas City : Merci et bonsoir, honorables sénateurs.

Le Canadien Pacifique Kansas City, ou CPKC, a un bilan solide de négociations collectives fructueuses avec nos syndicats. Les meilleures ententes sont obtenues à la table des négociations. C'est toujours le résultat que l'on souhaite.

[*Traduction*]

Dans la grande majorité des cas, nous parvenons à conclure des accords négociés. En fait, plus tôt cette année, nous avons conclu de nouvelles conventions collectives de quatre ans avec trois syndicats représentant des milliers d'employés des secteurs de la mécanique, de l'ingénierie, du travail de bureau et du transport intermodal au Canada.

Malheureusement, dans notre secteur, il y a un syndicat canadien avec lequel il est difficile de parvenir à un accord négocié, ce qui entraîne généralement un arrêt de travail. En revanche, si l'on exclut ce syndicat, nous avons mené environ 40 rondes de négociations collectives avec d'autres syndicats canadiens depuis 1993, avec un seul arrêt de travail.

À notre avis, la question politique clé à explorer dans votre étude est la suivante : le gouvernement fédéral dispose-t-il des outils juridiques les plus efficaces pour protéger les intérêts nationaux du Canada lorsque les négociations collectives échouent dans des secteurs économiques essentiels au fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement, comme les chemins de fer et les ports?

[*Français*]

Une interruption de travail dans une compagnie de chemin de fer ou dans un port est plus grave qu'un conflit entre un employeur et un syndicat : tous les Canadiens sont touchés.

[*Traduction*]

Lorsqu'un conflit de travail survient dans ces secteurs, l'intérêt national est incontestablement en jeu. Les dirigeants syndicaux représentant quelques centaines ou quelques milliers d'employés ne devraient pas être autorisés à prendre en otage 41 millions de Canadiens et l'économie du pays. La réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable est également ternie lorsque les chaînes d'approvisionnement du pays sont paralysées en raison de perturbations fréquentes et récurrentes du travail. Une telle atteinte à la réputation nuit à la compétitivité du Canada.

Ces dernières années, d'importants clients internationaux ont demandé comment ils pouvaient commercer avec le Canada alors que ses chaînes d'approvisionnement essentielles sont si souvent interrompues ou menacées de l'être. Le programme ambitieux de diversification commerciale du gouvernement fédéral ne peut

[Translation]

In the case of railways and ports, the national interest demands that the government have the ability to effectively intervene — in appropriate circumstances — to resolve a dispute.

[English]

As Carleton University professor Ian Lee has pointed out to this committee, every government, regardless of partisan stripe, in every Parliament since 1950, has intervened to protect the national interest at railways and ports when collective bargaining has failed. In the key transportation sectors essential to the functioning of Canada's economic union, the question for the federal government regarding intervention is not if, but how. It is simply not an option for any government to leave critical supply chain functions shut down.

In our view, Parliament should amend the Canada Labour Code to provide an explicit, purpose-built statutory authority for the Governor-in-Council — the cabinet — to directly and efficiently compel binding arbitration as the final resolution to a labour dispute and prevent or rapidly terminate a strike or lockout when collective bargaining fails in key transportation sectors critical to supply chain functions.

[Translation]

This authority should not be carte blanche. Parliament could establish three clear tests for its use.

[English]

First, collective bargaining must have occurred and be failing. Second, there should be no reasonable prospect for a negotiated settlement, including with the assistance of federal mediators and conciliators. Third, a strike or lockout must rise to the level of significant economic harm to the broader Canadian economy. These tests would be safeguards protecting the constitutional validity of the intervention.

While the 2015 Supreme Court of Canada decision recognizes a constitutional right to strike, the courts have made it clear that this right is not absolute, contrary to what some would have you believe. There are legitimate, appropriate and constitutionally valid limitations on the right to strike, especially when the national interest is at stake.

être réalisé sans une stabilité des relations de travail dans la chaîne d'approvisionnement.

[Français]

Dans le cas des chemins de fer et des ports, l'intérêt national exige que le gouvernement ait la capacité d'intervenir efficacement dans des circonstances appropriées pour résoudre un différend.

[Traduction]

Comme l'a souligné Ian Lee, professeur à l'Université Carleton, devant votre comité, tous les gouvernements depuis 1950, quelle que soit leur couleur politique, sont intervenus dans les secteurs ferroviaires et portuaires pour protéger l'intérêt national lorsque les négociations collectives ont échoué. Dans les secteurs clés des transports qui sont essentiels au fonctionnement de l'union économique du Canada, la question qui se pose au gouvernement fédéral en matière d'intervention n'est pas de savoir s'il doit intervenir, mais comment. Il n'est tout simplement pas envisageable pour un gouvernement de laisser les fonctions essentielles de la chaîne d'approvisionnement à l'arrêt.

À notre avis, le Parlement devrait modifier le Code canadien du travail afin de conférer au gouverneur en conseil, le cabinet, un pouvoir législatif explicite et spécialement conçu pour imposer directement et efficacement l'arbitrage exécutoire comme solution finale à un conflit de travail et pour prévenir ou mettre rapidement fin à une grève ou à un lock-out lorsque la négociation collective échoue dans des secteurs clés du transport qui sont essentiels au fonctionnement de la chaîne d'approvisionnement.

[Français]

Cette autorité ne devrait pas se voir donner carte blanche. Le Parlement pourrait établir trois critères clairs pour son utilisation.

[Traduction]

Premièrement, des négociations collectives doivent avoir eu lieu et avoir échoué. Deuxièmement, il ne doit y avoir aucune perspective raisonnable de parvenir à un règlement négocié, y compris avec l'aide de médiateurs et de conciliateurs fédéraux. Troisièmement, une grève ou un lock-out doit causer un préjudice important à l'économie canadienne dans son ensemble. Ces critères constituerait des garanties protégeant la validité constitutionnelle de l'intervention.

Bien que la décision rendue en 2015 par la Cour suprême du Canada reconnaise le droit constitutionnel de grève, les tribunaux ont clairement établi que ce droit n'est pas absolu, contrairement à ce que certains voudraient vous faire croire. Il existe des restrictions légitimes, appropriées et constitutionnellement valides au droit de grève, en particulier lorsque l'intérêt national est en jeu.

Federal intervention, regardless of the mechanism, is typically challenged by unions, ostensibly on constitutional grounds. The courts have routinely upheld interventions where the government is clearly acting to protect the national interest.

This proposed authority would allow the cabinet to act swiftly including, importantly, when Parliament is not in session. Such an authority would also give the government improved moral persuasion. A credible threat of swift intervention would help create a powerful incentive for the parties to reach a negotiated agreement.

In the current trade context, Prime Minister Carney frequently says that we must control what we can control. Honourable senators, how we as a country choose to resolve labour disputes that cause significant economic harm and jeopardize our national interest is something that we can control. These are choices.

We urge you to make recommendations through your study that will help Canada's national interest prevail. Thank you.

Daniel Safayeni, President and Chief Executive Officer, Federally Regulated Employers —Transportation and Communications: Good evening, Mr. Chair and other members of the committee.

I am with the Federally Regulated Employers — Transportation and Communication, or FETCO, and I'm joined by Christopher Pigott, Partner at Fasken and counsel to FETCO, who will speak shortly to the legal dimensions of essential-service and maintenance-of-activities agreements.

I want to start by thanking you all for the invitation to appear before you today. FETCO, by way of background, represents private sector employers in Canada's federally regulated industries, including major railways, ports, courier companies, airlines and financial institutions, all of whom fall under the Canada Labour Code.

Collectively, these sectors generate over \$543 billion annually, directly to the GDP. That's roughly 17% of Canada's GDP. They employ more than 2.1 million Canadians — roughly 12% of the national workforce — with wages that are on average 45% higher than the national average.

These employers are the kinetic pillars of Canada's economy. They move our goods, people, capital, energy and information. Together, they form the backbone of our domestic and international supply chains. In short, every other sector of the

L'intervention fédérale, quel que soit le mécanisme utilisé, est généralement contestée par les syndicats, soi-disant pour des raisons constitutionnelles. Les tribunaux ont régulièrement confirmé les interventions lorsque le gouvernement agit clairement dans l'intérêt national.

Le pouvoir proposé permettrait au cabinet d'agir rapidement, notamment lorsque le Parlement ne siège pas, ce qui est important. Un tel pouvoir renforcerait également la persuasion morale du gouvernement. La menace crédible d'une intervention rapide inciterait fortement les parties à parvenir à un accord négocié.

Dans le contexte commercial actuel, le premier ministre Carney répète souvent que nous devons contrôler ce que nous pouvons contrôler. Honorable sénateurs, la manière dont notre pays choisit de résoudre les conflits du travail qui causent un préjudice économique important et compromettent notre intérêt national est quelque chose que nous pouvons contrôler. Il s'agit de choix à faire.

Nous vous invitons à formuler, dans le cadre de votre étude, des recommandations qui contribueront à faire prévaloir les intérêts nationaux du Canada. Merci.

Daniel Safayeni, président et chef de la direction, Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale : Bonsoir, monsieur le président et membres du comité.

Je représente l'Association des Employeurs des transports et communications de régie fédérale, ou l'ETCOF, et je suis accompagné de Christopher Pigott, associé chez Fasken et conseiller juridique de l'ETCOF, qui vous parlera dans quelques instants des aspects juridiques des accords sur les services essentiels et le maintien des activités.

Je tiens tout d'abord à vous remercier de m'avoir invité à prendre la parole devant vous aujourd'hui. Pour vous donner un peu de contexte, l'ETCOF représente les employeurs du secteur privé dans les industries réglementées par le gouvernement fédéral canadien, notamment les grandes compagnies ferroviaires, les ports, les entreprises de messagerie, les compagnies aériennes et les institutions financières, qui sont toutes soumises au Code canadien du travail.

Collectivement, ces secteurs génèrent plus de 543 milliards de dollars par an, directement pour le PIB. Cela représente environ 17 % du PIB canadien. Ils emploient plus de 2,1 millions de Canadiens, soit environ 12 % de la main-d'œuvre nationale, avec des salaires qui sont en moyenne 45 % plus élevés que la moyenne nationale.

Ces employeurs sont les piliers dynamiques de l'économie canadienne. Ils transportent les marchandises, les personnes, les capitaux, l'énergie et les informations. Ensemble, ils constituent l'épine dorsale de nos chaînes d'approvisionnement nationales et

economy in one way or another depends on their reliability. Yet reliability is exactly what's at risk here.

Over the past two years, Canada has endured over 60 transportation-related work stoppages. These erode investor confidence. They drive up costs. They fray public trust, particularly as Canadians grow increasingly fatigued by labour strife. Pressure is mounting. As my colleague Stephanie mentioned, over the next year, several major collective agreements are set to expire in critical industries such as rail, air, ports, integrated logistics and delivery networks, which together form the connective tissue of Canada's supply chains as well as personal and business travel.

All of this is unfolding against a backdrop of an unsettled geopolitical and trade environment where stability and reliability are prerequisites for investment in partnership and prolonged uncertainty threatens not only our domestic operations but Canada's credibility as a trusted economic partner.

The federal government has set out an ambitious nation-building and economic reform agenda, one that depends heavily on the federally regulated sectors. Yet these very sectors remain constrained by a collective bargaining framework that hasn't kept pace with the times. Reforms have largely been reactive, piecemeal and politically driven, resulting in rigidity, operational efficiencies and higher costs that ultimately dampen investment and job creation.

That's why I want to genuinely thank this committee for today's discussion and for examining these important issues.

To be clear, employers are not asking government to pick sides. We are asking for a principled, modern framework that helps keep parties bargaining in good faith, one that recognizes and protects the right to strike while also acknowledging the broader public interest when prolonged work stoppages threaten national supply chains.

We all agree the current system isn't working and that there is a legitimate role for government, not to impose outcomes but to facilitate fair and timely resolutions while keeping both parties meaningfully engaged in the process. The goal here is not to weaken workers' rights but to build a balanced, modern process that protects both the integrity of bargaining and the stability of the national economy.

With that, I will turn things over to my colleague Christopher Pigott.

internationales. En bref, tous les autres secteurs de l'économie dépendent d'une manière ou d'une autre de leur fiabilité. Or, c'est précisément cette fiabilité qui est menacée ici.

Au cours des deux dernières années, le Canada a connu plus de 60 arrêts de travail liés au transport. Ceux-ci minent la confiance des investisseurs. Ils font grimper les coûts. Ils ébranlent la confiance du public, d'autant plus que les Canadiens sont de plus en plus lassés par les conflits de travail. La pression monte. Comme l'a mentionné ma collègue Stéphanie, au cours de la prochaine année, plusieurs conventions collectives importantes arriveront à échéance dans des secteurs cruciaux tels que les chemins de fer, les transports aériens, les ports, la logistique intégrée et les réseaux de livraison, qui constituent ensemble le maillage des chaînes d'approvisionnement du Canada ainsi que des déplacements personnels et professionnels.

Tout cela se déroule dans un contexte géopolitique et commercial instable, où la stabilité et la fiabilité sont des conditions préalables à l'investissement dans les partenariats et où l'incertitude prolongée menace non seulement nos activités nationales, mais aussi la crédibilité du Canada en tant que partenaire économique de confiance.

Le gouvernement fédéral a établi un programme ambitieux de construction nationale et de réforme économique, qui dépend fortement des secteurs sous réglementation fédérale. Or, ces mêmes secteurs restent soumis à un cadre de négociation collective qui n'a pas suivi l'évolution du temps. Les réformes ont été largement réactives, fragmentaires et motivées par des considérations politiques, ce qui a entraîné une rigidité, une efficacité opérationnelle et des coûts plus élevés qui, en fin de compte, freinent les investissements et la création d'emplois.

C'est pourquoi je tiens à vous remercier sincèrement pour la discussion d'aujourd'hui qui examine ces questions importantes.

Pour le dire clairement, les employeurs ne demandent pas au gouvernement de prendre parti. Nous demandons un cadre moderne et fondé sur des principes qui aide les parties à négocier de bonne foi, qui reconnaît et protège le droit de grève tout en tenant compte de l'intérêt public général lorsque des arrêts de travail prolongés menacent les chaînes d'approvisionnement nationales.

Nous sommes tous d'accord pour dire que le système actuel ne fonctionne pas et que le gouvernement a un rôle légitime à jouer, non pas pour imposer une issue, mais pour favoriser un règlement équitable et rapide des conflits, tout en maintenant les deux parties pleinement engagées dans le processus. L'objectif ici n'est pas d'affaiblir les droits des travailleurs, mais de mettre en place un processus équilibré et moderne qui protège à la fois l'intégrité des négociations et la stabilité de l'économie nationale.

Sur ce, je cède la parole à mon collègue, Me Christopher Pigott.

Christopher D. Pigott, Partner, Fasken Martineau DuMoulin LLP, Federally Regulated Employers — Transportation and Communications: Thank you. Mr. Chair, the essential services or maintenance of activities requirements in the Canada Labour Code currently provide that an employer, union and employees must continue services during a work stoppage in certain circumstances but only to the extent necessary to prevent an immediate and serious danger to the safety or health of the public.

The Canada Industrial Relations Board, or CIRB, the federal labour board, has consistently limited the application of these provisions to what is strictly necessary to prevent an immediate and serious danger to health and safety. Any other risks or interests, no matter how serious, will not trigger the essential services provisions.

On that note, the board has repeatedly found that the requirements do not apply to economic or financial risks. That includes where the risk is to the economic well-being and financial stability of Canada or the national supply chain itself.

Even where the maintenance of activities provisions do apply, so even where an immediate or serious danger to health and safety arises in a particular workplace, there are serious challenges to implementing the provisions. I will highlight two of them.

First, in practice, employers and unions are almost never able to agree on which services must be continued during a work stoppage. As a result, these disputes are invariably litigated before the federal labour board. This litigation requires extensive evidence, often from expert witnesses, and often takes months, and in many cases years, before a decision on maintenance of activities is rendered.

Second, even where the parties or the board do identify that particular services are essential, determining how to continue those services during work stoppages and which employees will provide those services presents an additional large hurdle. For many operations, it is simply not possible to turn the light switch halfway on. Either the operation, including with respect to transportation, is operating at full capacity or it turns off, and that's a result of the network nature and regulatory requirements that apply in Canada's transportation sector. So in the context of a labour dispute, there are obvious implementation challenges, even where an essential service has been identified.

I would be pleased to provide more detail during the question-and-answer period.

Me Christopher D. Pigott, associé, Fasken Martineau DuMoulin LLP, L'Association des employeurs des transports et communications de régie fédérale : Merci. Monsieur le président, les exigences relatives aux services essentiels ou au maintien des activités prévues dans le Code canadien du travail prévoient actuellement que l'employeur, le syndicat et les employés sont tenus de maintenir certaines activités pendant un arrêt de travail dans diverses circonstances, mais uniquement dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public.

Le Conseil canadien des relations industrielles, ou CCRI, l'organisme fédéral chargé des relations de travail, a toujours limité l'application de ces dispositions à ce qui est strictement nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la santé et la sécurité. Tout autre risque ou intérêt, aussi grave soit-il, ne déclenche pas l'application des dispositions relatives aux services essentiels.

Ainsi, le conseil a conclu à maintes reprises que ces exigences ne s'appliquent pas aux risques économiques ou financiers, ce qui comprend les risques pour le bien-être économique et la stabilité financière du Canada ou pour la chaîne d'approvisionnement nationale en tant que telle.

Toutefois, même lorsque les dispositions relatives au maintien des activités s'appliquent, c'est-à-dire même en présence de risques imminents et graves pour la santé et la sécurité dans un lieu de travail particulier, l'application de ces dispositions pose de sérieux problèmes. J'en soulignerai deux.

Premièrement, dans la pratique, les employeurs et les syndicats ne parviennent presque jamais à s'entendre sur les services qui doivent être maintenus pendant un arrêt de travail. Par conséquent, ces différends vont invariablement être portés devant la commission des relations de travail fédérale. Ces litiges nécessitent de nombreuses preuves, souvent fournies par des témoins experts, et prennent souvent des mois, voire des années, avant qu'une décision sur le maintien des activités ne soit rendue.

Deuxièmement, même lorsque les parties ou la commission désignent des services comme étant essentiels, déterminer comment maintenir ces services pendant les arrêts de travail et quels employés les fourniront représente un obstacle supplémentaire de taille. Pour de nombreuses activités, il n'est tout simplement pas possible de fonctionner à mi-régime. Soit elles fonctionnent à plein régime, soit elles s'arrêtent. C'est le cas notamment des transports, et ce, en raison de la nature du réseau et des exigences réglementaires qui s'appliquent à ce secteur au Canada. Ainsi, dans le contexte d'un conflit de travail, il existe des problèmes évidents en matière de mise en œuvre, même lorsqu'un service est considéré comme essentiel.

Je me ferai un plaisir de fournir plus de détails lors de la période des questions.

The Chair: Thank you, Mr. Safayeni and Mr. Pigott.

I invite our deputy chair, Senator Dasko, to ask the first question.

Senator Dasko: Thank you, witnesses, for being here today. My first question is directed at Mr. Harvey as well as Ms. McGuire and Mr. Cato.

You talked about the losses of workdays and the stoppages, the volume of stoppages and the interventions by government. Why are there so many in this industry?

It sounds as if work stoppages are part of the culture of work. Part of the work is to stop the work. That's the way I see it.

Why is the situation so bad in this industry? I really want to understand.

Mr. Harvey: First, I think it was Mr. Cato who commented on the fact that there are many agreements made in our industry with many unions. I think what you are referring to is the big impact of those stoppages in the economy that lead to the profile of the issue to be raised, coming to Parliament and seeking interventions.

In our view, we don't believe that the current structure of the Canada Labour Code provides the proper framework to deal with work stoppages and labour negotiations for some sectors of the activity that are critical for the economy and that lead to this repetition of special statutes. In other words, regarding the experience we have, the numbers are clear. There have been 38 government interventions in the transportation sector alone since 1950, or once every two years.

If we don't accept that, notwithstanding the goodwill of everybody and the commitment to negotiate, it remains that we are facing those challenges. It is because, perhaps, we need to look at the framework that exists for this. It essentially leads to a logic of a strike or lockout as the only means to bring a solution to the problem under the Canada Labour Code. Hence the need for Parliament to subsequently intervene.

In our view, as to the question why, the current structure of the Canada Labour Code doesn't provide the right framework to address these kinds of stoppages.

Senator Dasko: So it is related to the structures that we have in place. It is not related to the culture of the industry and how it has evolved. You said we ranked at the bottom of the world in terms of how this plays out here. This is serious, right?

Mr. Harvey: It is very serious. To some degree, this is where we see that there is need for action. In other words, we cannot continue to perpetuate this environment where Parliament needs to intervene. We could also provide the proper framework that

Le président : Je vous remercie, monsieur Safayeni et maître Pigott.

J'invite maintenant la vice-présidente, la sénatrice Dasko, à poser la première question.

La sénatrice Dasko : Merci à nos témoins d'être avec nous aujourd'hui. Ma première question s'adresse à M. Harvey ainsi qu'à Mme McGuire et à M. Cato.

Vous avez parlé des jours de travail perdus, des nombreux arrêts de travail et des interventions du gouvernement. Pourquoi y en a-t-il autant dans ce secteur?

Les arrêts de travail semblent faire partie de la culture. Ils semblent faire partie du travail. C'est ainsi que je vois les choses.

Pourquoi la situation est-elle si difficile dans ce secteur? Je veux vraiment comprendre.

M. Harvey : Tout d'abord, je crois que c'est M. Cato qui a mentionné que notre industrie conclut de nombreuses ententes avec de nombreux syndicats. Je pense que vous faites allusion aux répercussions considérables de ces arrêts de travail sur l'économie, qui ont conduit à la mise en lumière de ce problème, à son examen par le Parlement et aux demandes d'intervention.

À notre avis, la structure actuelle du Code canadien du travail n'offre pas un cadre approprié pour gérer les arrêts de travail et les négociations collectives dans certains secteurs d'activité qui sont essentiels à l'économie, et c'est ce qui mène à l'adoption répétée de lois spéciales. En d'autres termes, d'après notre expérience, les chiffres sont clairs. Depuis 1950, le gouvernement est intervenu à 38 reprises dans le seul secteur des transports, soit une fois tous les deux ans.

Le fait est que malgré la bonne volonté de tous et l'engagement des parties à négocier, nous nous heurtons à ces problèmes. Il faut sans doute examiner le cadre actuellement en place, car ce cadre conduit essentiellement à une logique de grève ou de lock-out comme seul moyen d'apporter une solution à un conflit, et il faut alors que le Parlement intervienne.

À notre avis, la structure actuelle du Code canadien du travail ne fournit pas le cadre approprié pour remédier à ce type d'arrêt de travail.

La sénatrice Dasko : Le problème est donc lié aux structures que nous avons en place. Cela n'a rien à voir avec la culture dans ce secteur et son évolution. Vous avez dit que nous sommes le pays dans le monde où les choses se passent le plus mal. C'est grave, n'est-ce pas?

M. Harvey : C'est très grave. Nous devons agir, et c'est ce que cela nous montre dans une certaine mesure. En d'autres termes, nous ne pouvons pas continuer à avoir une situation qui exige l'intervention du Parlement. Il faudrait mettre en place un

would support negotiations instead of leading to stoppages, while maintaining service in the meantime and providing fair compensation to our employees as well as safe working conditions and so on.

No one disputes that this should be the end goal of everyone, but sometimes this message is confused by the dire situation that this framework puts us in regarding the economic impacts.

Senator Dasko: Ms. McGuire, you've suggested a new third-party solution, and, Mr. Cato, you suggested some variation on arbitration. How do those two proposals fit together, or are they different? Is it the same idea or quite a different solution between those two ideas?

Ms. McGuire: I would say they are similar ideas. In response to your previous question, because it ties together, in the Canada Labour Code right now, in that process that has been in place for a long time, probably three decades, there is no incentive for the parties to stay at the table and negotiate a deal. Surface bargaining can happen easily because there is a timeline, and you can achieve the right to strike within a 96-day timeline.

We are suggesting that before you can earn the right to strike or lock out — it applies to employers and unions — there be a third party, a mediator or arbitrator, who will come in, look at the issues that are in dispute and recommend to the parties, but also the Minister of Labour, what the terms of the collective agreement should be.

We are suggesting there should be some teeth to that, so that there is an incentive for the parties to try to work hard towards a deal, as opposed to just riding the timeline until they can earn the right to strike or lock out and have maximum power or influence on the other party. In this case, that obviously impacts the Canadian economy.

In that sense, we believe there should be a place for the Minister of Labour. When it is of national interest and the parties will not adopt the recommendations, they should be able to impose them, almost like an interest arbitration process that happens today already.

Mr. Cato: In response to the first question, senator, when you look at the numbers, we have a very strong record of collective bargaining. By and large, with the majority of our unions, we reach collective agreements. You don't see a spotlight put on that in Parliament because there isn't a problem.

There is one union in Canada where there is an exception. There is a history over many decades of it being very difficult to reach a negotiated outcome with that one union.

cadre adéquat qui favoriserait les négociations au lieu de mener à des arrêts de travail, tout en maintenant le service pendant ce temps et en offrant une rémunération équitable à nos employés, des conditions de travail sécuritaires, etc.

Personne ne conteste le fait que cela doit être notre objectif final à tous, mais ce message est parfois brouillé par la situation désastreuse dans laquelle ce cadre nous place en raison des répercussions économiques que cela entraîne.

La sénatrice Dasko : Madame McGuire, vous avez proposé une solution impliquant un nouveau tiers, et monsieur Cato, vous avez suggéré une variante de l'arbitrage. Ces deux propositions se fondent-elles ensemble, ou sont-elles différentes? S'agit-il de la même idée ou de solutions très différentes?

Mme McGuire : Je dirais que ce sont des idées similaires. Pour répondre à votre question précédente, et parce que c'est lié, je dirais que dans le Code canadien du travail, dans le processus qui est en place depuis longtemps, probablement trois décennies, rien n'incite les parties à rester à la table des négociations et à conclure un accord. Des négociations de façade peuvent facilement avoir lieu parce qu'il y a un délai et qu'il est possible d'obtenir le droit de grève dans un délai de 96 jours.

Nous suggérons qu'avant de pouvoir obtenir le droit de grève ou de lock-out — cela s'applique aux employeurs et aux syndicats —, un tiers, un médiateur ou un arbitre, intervienne, examine les questions en litige et recommande aux parties, mais aussi au ministre du Travail, les termes de la convention collective.

Nous suggérons que cela soit assorti de mesures contraignantes, afin d'inciter les parties à déployer tous les efforts nécessaires pour parvenir à un accord, plutôt que de surfer sur le délai jusqu'à ce qu'elles obtiennent le droit de grève ou de lock-out afin d'exercer une influence ou un pouvoir maximal sur l'autre partie. Dans ce cas, cela a évidemment des répercussions sur l'économie canadienne.

En ce sens, nous pensons que le ministre du Travail devrait avoir son mot à dire. Lorsque l'intérêt national est en jeu et que les parties refusent d'adopter les recommandations, il devrait pouvoir les imposer, un peu comme dans un processus d'arbitrage à l'heure actuelle.

M. Cato : En réponse à la première question, sénatrice, si vous regardez les chiffres, nous avons un bilan très solide en matière de négociations collectives. Dans l'ensemble, nous nous entendons sur une convention collective avec la majorité de nos syndicats. Comme il n'y a pas de problème, on ne mentionne pas cela au Parlement.

Il existe un syndicat au Canada qui fait exception. Depuis plusieurs décennies, il est très difficile de parvenir à un accord négocié avec ce syndicat.

What we're asking with our proposal is this: What happens at the end of the process? If you go through conciliation and mediation, we very much want a negotiated outcome. The best outcome is always a negotiated agreement at the bargaining table. But with all of that assistance to help the parties reach that negotiated outcome, if the process has still failed, we are saying that the federal cabinet needs a new authority in order to impose binding arbitration as the responsible process to arrive at an agreement in order to protect the national interests.

Senator Lewis: Thank you to all the witnesses here this evening.

My question is for everybody, but Mr. Harvey specifically. You mentioned when a railway stops how hard is it to restart it. And it's not just about a railway strike either; it's also about a major port like Vancouver and how that affects certain parts of the country disproportionately depending on what commodity you're talking about moving.

Can you give the senators an idea, for every day of delay in a strike situation, how that backs up the operational resumption for the railroads?

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

Railways move all kinds of traffic — automotive, lumber, minerals, et cetera. It is a large volume. They also move dangerous goods.

There are strict regulations about the movement of dangerous goods, for valid reasons. You cannot leave an unattended train moving dangerous goods anywhere in the country. If you leave it there, you have to ensure that it's fenced, protected and security is provided so that no one can tamper with anything.

All this is to say that in anticipation of a strike, railways will typically take at least a week, if not more, to organize the stoppage of the entire operation such that, as in my example, dangerous goods will be where they should be, protected, and there will be no traffic left anywhere that is exposed to any risks.

Then, when you start that engine, we're talking here about hundreds of trains that are located all across the country, you equally need many days, if not weeks, just to put things in motion in a structured way.

In other words, you don't just say, "Well, this train goes here," and so on. It must be a structured approach so that everything starts again in a way that is efficient. There's a logic, so that each

Notre proposition porte sur ce qu'il faut à la fin du processus. Quand on passe par la conciliation et la médiation, c'est qu'on souhaite vivement parvenir à un accord négocié. Le meilleur résultat est toujours un accord négocié à la table des négociations. Toutefois, si malgré toute l'aide apportée aux parties pour parvenir à cet accord négocié, le processus échoue, nous estimons que le Cabinet fédéral doit disposer d'un nouveau pouvoir pour imposer l'arbitrage exécutoire aux parties, afin d'avoir un processus responsable pour protéger les intérêts nationaux.

Le sénateur Lewis : Merci à tous les témoins présents ici ce soir.

Ma question s'adresse à tous les témoins, mais plus particulièrement à M. Harvey. Vous avez mentionné qu'il est très difficile pour un chemin de fer de relancer ses activités après un arrêt. Et cela ne concerne pas seulement les grèves dans le secteur ferroviaire, mais aussi dans les grands ports comme celui de Vancouver, qui ont des répercussions disproportionnées sur certaines régions du pays selon les marchandises transportées.

Pouvez-vous nous donner une idée des répercussions de chaque jour de grève sur les activités ferroviaires et la reprise des services?

M. Harvey : Merci de la question, sénateur.

Les compagnies ferroviaires transportent toutes sortes de marchandises : des automobiles, du bois d'œuvre, des minéraux, etc. Le volume est très important. Elles transportent également des marchandises dangereuses.

Le transport des marchandises dangereuses est strictement réglementées pour de bonnes raisons. Vous ne pouvez pas laisser un train transportant des marchandises dangereuses sans surveillance où que ce soit au pays. S'il est stationné quelque part, il faut que l'endroit soit clôturé, protégé et sécurisé afin que personne ne puisse manipuler quoi que ce soit.

Tout cela pour dire qu'en prévision d'une grève, les compagnies ferroviaires prennent généralement au moins une semaine, voire plus, pour organiser l'arrêt de l'ensemble des activités de manière à ce que, comme dans mon exemple, les marchandises dangereuses se trouvent là où elles doivent être, qu'elles soient protégées, etc., et qu'il n'y ait pas de train où que ce soit exposé à des risques.

Ensuite, quand on relance les activités — et on parle ici de centaines de trains répartis dans tout le pays —, il faut également plusieurs jours, voire plusieurs semaines, pour mettre les choses en mouvement de manière structurée.

En d'autres termes, on ne peut pas simplement dire : « Bon, ce train va là », etc. Il faut procéder de manière structurée pour que tout redémarre de manière efficace et logique, afin que chaque

train that leaves will have a place to land, so to speak, at its destination.

What I just described means that even for one day of stoppage, everything before and after happens. Therefore, even if you have only one or two days, the impact on our customers is huge, because you're talking weeks of stoppages for their businesses, even though the railways only stop for a couple of days.

Mr. Cato: If I may add quickly to that, the railroad is a complex system, but it's only one part of a supply chain. You have port terminals and customer facilities, and the whole thing has to work in synchronization.

When you bring the whole system to a stop — which, as Eric described, will usually take many days in advance of a work stoppage because we need to do that safely and in a very orderly way — on the other side of that, the whole system needs to work together in sync to bring that velocity back up in a balanced way, balancing commodities, balancing different parts of the network, so you can get that rhythm back to your full operational performance. It's very complex.

Mr. Safayeni: I would add to what my colleagues were saying and make a broader comment on work stoppages and what they mean in today's interconnected economy.

Quite literally, shipping grinds to a halt. Packages go undelivered; travel is disrupted; and access to internet, telecom and banking services could be jeopardized.

These are not mere inconveniences. They strain supply chains, stall critical infrastructure and erode Canada's global competitiveness at a time that we're confronting declining productivity and GDP and protectionism from the United States.

I just want to make the point here that businesses that are not able to maintain operations lose contracts, market share and consumer trust. Those losses don't simply reverse when work resumes; many of them linger permanently.

And while these labour disputes are often covered as an employer-versus-labour issue, what you're actually hearing Eric, Nathan and Stephanie describe is a labour-versus-labour issue.

If the ports go down, if a railway is halted, that impacts labour across the country; that impacts small businesses with much smaller margins to withstand these types of disruptions.

train qui part ait un endroit où arriver, pour ainsi dire, à sa destination.

Ce que je viens de décrire signifie que même pour un seul jour d'arrêt, il y a toute la préparation pour l'avant et l'après. Par conséquent, même si l'arrêt ne dure qu'un ou deux jours, les répercussions sur nos clients sont énormes, car cela représente des semaines d'arrêt pour leurs activités, même si les chemins de fer ne sont arrêtés que pendant quelques jours.

M. Cato : Si je peux rapidement ajouter quelque chose, les chemins de fer sont un système complexe, mais ils ne représentent qu'une partie de la chaîne d'approvisionnement. Il y a aussi les terminaux portuaires et les installations des clients, et tout cela doit fonctionner de manière synchronisée.

Lorsque tout le système est mis à l'arrêt — ce qui, comme l'a décrit M. Harvey, nécessite généralement plusieurs jours de préparation avant l'arrêt de travail, car nous devons le faire de manière sûre et très ordonnée — le système doit ensuite fonctionner de manière synchronisée pour retrouver sa vitesse de croisière de manière équilibrée. Les marchandises, les différentes parties du réseau, tout doit être équilibré pour retrouver un rythme de fonctionnement optimal. C'est très complexe.

M. Safayeni : J'aimerais ajouter à ce que mes collègues ont dit et faire un commentaire plus général sur les arrêts de travail et leur signification dans l'économie interconnectée d'aujourd'hui.

Littéralement, les expéditions sont paralysées. Les colis ne sont pas livrés, les déplacements sont perturbés et l'accès à Internet, aux télécommunications et aux services bancaires pourrait être compromis.

Il ne s'agit pas là de simples inconvénients. Cela met à rude épreuve les chaînes d'approvisionnement, paralyse les infrastructures essentielles et érode la compétitivité mondiale du Canada à un moment où nous devons composer avec une baisse de la productivité et du PIB et le protectionnisme des États-Unis.

Je tiens simplement à souligner ici que les entreprises qui ne sont pas en mesure de maintenir leurs activités perdent des contrats, des parts de marché et la confiance des consommateurs. Ces pertes ne s'inversent pas simplement lorsque le travail reprend; beaucoup de ces pertes persistent de manière permanente.

Et bien que ces conflits du travail soient souvent présentés comme un problème opposant les employeurs aux travailleurs, ce que vous entendez en réalité dans les descriptions de M. Harvey, de M. Cato et de Mme McGuire, c'est un problème opposant des travailleurs à d'autres travailleurs.

Si les ports sont paralysés, si les chemins de fer sont à l'arrêt, cela a des répercussions sur la main-d'œuvre dans tout le pays; cela a des répercussions sur les petites entreprises dont les

That point is often lost in this discussion, because really what's happening here is workers, consumers and Canadians across the country lose when these types of disruptions occur.

Senator Wilson: We've heard a couple of different proposals for what a new dispute resolution process could look like, or something similar. One of the things that I'm interested to understand is how you could set those kinds of processes up in order to minimize the perceived risk of a labour disruption. What I'm getting at here is, from my experience working in the sector, I know what a terrible reputation we have internationally — unfortunately — for our labour reliability.

I also know that cargo gets diverted at the mere threat of a strike, and that has very real impacts.

If we were to design something better, how do we do it in a way that will allow a sufficient amount of notice so we don't see those cargo diversions as we're going through the process?

Because as we all know, in the Port of Vancouver, there are 100 collective agreements that relate to the port, and many of them can shut the place down. With so many threats of strike coming all the time, what could you do for a dispute resolution process to address that?

Mr. Cato: I would say, senator, the proposal that we've made is this new authority for what happens at the end of the process for the federal government to intervene more effectively.

I think if Parliament created such an authority, that would send a powerful signal to the world that Canada is taking this problem seriously and creating the tools to deal with it more effectively.

The fact that it would be there in the law would be quite powerful. That's the kind of message that we need to send in this current context as we prioritize trade diversification.

Ms. McGuire: If I may just add — in support of the comment that you made — as a labour relations practitioner who is at these bargaining tables, this is a big question from both shippers and customers well in advance of when we go to bargaining with the teamsters, who represent these employees who tend to be on strike regularly.

marges sont beaucoup plus faibles que les grandes pour résister à ce type de perturbation.

Cet aspect est souvent négligé dans le débat, car en réalité, ce sont les travailleurs, les consommateurs et les Canadiens de tout le pays qui sont perdants lorsque des perturbations de cette nature se produisent.

Le sénateur Wilson : Nous avons entendu plusieurs propositions différentes sur la forme que pourrait prendre un nouveau processus de règlement des différends, ou quelque chose de similaire. J'aimerais comprendre notamment comment on peut mettre en place ce type de processus afin de minimiser le risque perçu d'avoir des conflits de travail. Ce que je veux dire ici, c'est que, d'après mon expérience dans ce secteur, je sais que nous avons malheureusement une très mauvaise réputation sur la scène internationale au chapitre de la fiabilité de la main-d'œuvre.

Je sais également qu'une simple menace de grève suffit pour voir des marchandises être déroutées, ce qui a des répercussions très concrètes.

Si nous devions concevoir un meilleur système, comment pourrions-nous le faire de manière à prévoir un délai de préavis suffisant pour éviter ces déroutements de marchandises pendant le processus?

Comme nous le savons tous, il y a plus de 100 conventions collectives rattachées au port de Vancouver, et bon nombre d'entre elles peuvent entraîner la fermeture du port. Avec autant de menaces de grève qui pèsent en permanence, que faudrait-il pour qu'un processus de résolution des conflits permette de remédier à cette situation?

M. Cato : Je dirais, sénateur, que la proposition que nous avons faite consiste à créer un nouveau pouvoir afin que le gouvernement fédéral puisse intervenir plus efficacement à la fin du processus.

Je pense que si le Parlement créait ce nouveau pouvoir, cela enverrait un signal fort au monde entier pour montrer que le Canada prend ce problème au sérieux et met en place les outils nécessaires pour s'en occuper plus efficacement.

Le fait que ce soit inscrit dans la loi aurait un effet puissant. C'est le genre de message que nous devons envoyer dans le contexte actuel, à un moment où nous accordons la priorité à la diversification du commerce.

Mme McGuire : Si je peux me permettre d'ajouter quelque chose — pour appuyer votre commentaire —, en tant que spécialiste en relations de travail qui participe à ces négociations, c'est une question importante que posent les expéditeurs et les clients bien avant que nous entamions les négociations avec les Teamsters, qui représentent ces employés qui ont tendance à faire la grève régulièrement.

Yes, they will make decisions well in advance of a potential timeline. The code outlines that the moment that you file for conciliation, you know 96 days later there's a potential labour disruption, whether that be a strike or a lockout.

Just to Nathan's point, the code needs to have some teeth in there — before you get to day 96 — that protects the supply chain and gives some comfort to international suppliers and customers, so they know there's a path to resolution that will not rely on a labour disruption; otherwise, they're making decisions weeks in advance of that timeline, and that timeline is well-known. They know about it. They're asking about it. It's something we have to give account to as a railroad, and I'm sure that CPKC is similar to that.

Mr. Pigott: I would add that one of the big challenges we have with the current structure of the code is after the period Stephanie just referenced, the end of conciliation and the cooling-off period, which really is the Wild West in terms of the ability to strike and lock out.

In other words, there are no meaningful guardrails, other than back-to-work legislation or ministerial intervention, under section 107, to curtail the use of strike or lockout.

The challenge there is that both back-to-work legislation and section 107 are completely ad hoc. The outside world — really, everyone — has no idea when a labour dispute or a work stoppage could start and when it could end. The addition of a structured process, whether mediation and arbitration or one or the other that precludes the right to strike or lock out, at least for a period of time while those processes are ongoing, would have a meaningful effect in giving the outside world guidance as to when a strike or lockout could occur and could be ended.

Senator Simons: In 1926, almost 100 years ago, the United States passed the Railway Labor Act, which was designed to minimize strikes by sort of front-loading the process with more arbitration and mediation.

I want to start by asking Mr. Cato this question and then maybe the other witnesses. CPKC obviously operates in both Canada and the United States. I wondered if you could talk to us about whether the Railway Labor Act is, in fact, as good as some have suggested. Is it a model we should look to or does it create its own set of problems?

Mr. Cato: Thank you, senator, for the question. You're quite right that 1926 was when the Railway Labor Act came into effect in the U.S. One comment I would make about it is that this

Oui, ils vont prendre des décisions bien avant la date limite potentielle. Le code prévoit qu'à partir du moment où une demande de conciliation est déposée, il peut y avoir potentiellement un conflit de travail 96 jours plus tard, qu'il s'agisse d'une grève ou d'un lock-out.

Pour reprendre le point soulevé par M. Cato, le code doit comporter des mesures coercitives — avant d'arriver au 96^e jour — qui protègent la chaîne d'approvisionnement et rassurent les fournisseurs et les clients internationaux, afin qu'ils sachent qu'il existe une voie de résolution qui ne passe pas par un conflit de travail; autrement, ils prennent des décisions plusieurs semaines avant ce délai, et ce délai est bien connu. Ils le savent. Ils posent des questions à ce sujet. C'est un élément dont nous devons tenir compte en tant que compagnie de chemin de fer, et je suis sûre que le Canadian Pacific Kansas City est dans la même situation.

Me Pigott : J'ajouterais que l'un des grands problèmes que nous pose la structure actuelle du code concerne la période qui suit celle à laquelle Mme McGuire vient de faire allusion, soit la fin de la conciliation et la période de réflexion, pendant laquelle c'est véritablement le far-west pour ce qui est des possibilités de grève et de lock-out.

En d'autres termes, il n'existe aucune mesure de protection significative, à part la loi de retour au travail ou l'intervention du ministre, en vertu de l'article 107, pour limiter le recours à la grève ou au lock-out.

Le problème est que tant la loi de retour au travail que le recours à l'article 107 sont des mesures totalement improvisées. Le monde extérieur — en fait, tout le monde — n'a aucune idée du moment où un conflit de travail ou un arrêt de travail pourrait commencer et prendre fin. L'ajout d'un processus structuré, qu'il s'agisse de la médiation et de l'arbitrage ou de l'un ou l'autre qui exclut le droit de grève ou de lock-out, au moins pendant la période pendant laquelle ces processus sont en cours, aurait un effet significatif en donnant au monde extérieur des indications sur le moment où une grève ou un lock-out pourrait commencer et prendre fin.

La sénatrice Simons : En 1926, il y a près de 100 ans, les États-Unis ont adopté la Railway Labor Act, qui visait à réduire au minimum le nombre de grèves en mettant davantage l'accent sur l'arbitrage et la médiation.

J'aimerais d'abord poser la question à M. Cato, puis possiblement aux autres témoins. Le CPKC a évidemment des activités à la fois au Canada et aux États-Unis. Selon vous, la Railway Labor Act est-elle réellement aussi efficace que certains le disent? Est-ce un modèle à suivre ou présente-t-elle son propre lot de problèmes?

M. Cato : Je vous remercie de la question, sénatrice. La Railway Labor Act est effectivement entrée en vigueur aux États-Unis en 1926. Je dirais que cette loi reconnaît certainement

statute certainly recognizes the very special role that the rail industry plays in supporting the economy, that there is a very special framework that applies to it. The whole purpose of this statute is to avoid disruptions to interstate commerce.

I think the number of disruptions that you've seen in the rail sector in the U.S. speaks for itself. There are very infrequent strikes or lockouts in the rail sector in the U.S. It's been many years. I think it was in the early 1990s — 1992 was the last actual strike that took place in the rail sector. There was a threat of one just a few years ago, in December 2022. In that case, it went through the process.

The framework under the U.S. act encourages mediation and conciliation, all of those kinds of processes, with mediators making recommendations to the parties under Presidential Emergency Boards, that sort of thing, but at the end of the day, you still have Congress, which needs to decide what to do if there is no voluntary agreement.

In December 2022, we saw the U.S. Congress and President Biden intervene in advance of a potential strike. They intervened to avoid the significant economic harm that would have occurred if that strike had been allowed to proceed.

No framework is perfect. There are pros and cons to any framework, but certainly, there are elements of the U.S. model that we could take inspiration from in Canada.

Senator Simons: I have heard some people critique that it takes far too long to get any outcome — that it's a very drawn-out process.

Mr. Cato: It is. That is certainly an observation of the U.S. model that's valid.

Ms. McGuire: If I may add, CN has a third of its operations in the United States, and we are currently in national bargaining under the Railway Labor Act. That also applies to the aviation industry.

The comment is true — it could be prolonged — but I can say that we have been very successful. The collective agreement reopened on July 1, 2025, and we have successfully negotiated 9 collective agreements of the 12 covering 78% of our workforce. We have been successful in not prolonging the process this round.

I will also say that the model we've presented is very much based on the Railway Labor Act model, which is very successful. It allows the parties to negotiate. There is a lot of mediation, as you mentioned, senator, in that process. Where there is interstate commerce at risk, there is a mechanism for a panel of experts to come in like an interest arbitration process and make some

le rôle très particulier de l'industrie ferroviaire pour appuyer l'économie, et l'industrie est donc assujettie à un cadre très spécial. Cette loi vise à éviter les perturbations du commerce interétatique.

Je pense à cet égard que le nombre de perturbations observées dans le secteur ferroviaire aux États-Unis est éloquent : les grèves ou lock-out sont très rares. Cela remonte à de nombreuses années, début des années 1990, je pense. La dernière véritable grève dans le secteur ferroviaire a eu lieu en 1992. Il y a eu menace de grève il y a quelques années, en décembre 2022, et le processus a alors été suivi.

Le cadre prévu dans la loi américaine encourage la médiation, la conciliation, et tout autre processus du genre, avec des médiateurs chargés de faire des recommandations aux parties dans le cadre de commissions présidentielles d'urgence, par exemple, mais au bout du compte, il y a toujours le Congrès qui doit déterminer la marche à suivre s'il n'y a pas d'accord volontaire.

En décembre 2022, le Congrès américain et le président Biden sont intervenus avant le déclenchement d'une grève. Ils sont intervenus pour éviter les dommages économiques importants que cette grève aurait causés si elle avait eu lieu.

Aucun cadre n'est parfait. Tout cadre a ses avantages et ses inconvénients, mais il y a sans doute des éléments du modèle américain dont le Canada pourrait s'inspirer.

La sénatrice Simons : J'ai entendu des critiques selon lesquelles obtenir un résultat est beaucoup trop long et que c'est un processus fastidieux.

M. Cato : C'est vrai. Il s'agit certainement d'une observation valable au sujet du modèle américain.

Mme McGuire : Permettez-moi d'ajouter que le tiers des activités du CN a lieu aux États-Unis, et nous participons actuellement à des négociations nationales dans le cadre de la Railway Labor Act. Cela s'applique également à l'industrie aéronautique.

Le commentaire est vrai — cela pourrait être long —, mais je peux dire que nous avons connu beaucoup de succès. La convention collective a été rouverte le 1^{er} juillet 2025, et nous avons négocié avec succès 9 des 12 conventions collectives, ce qui touche 78 % de notre main-d'œuvre. Nous avons réussi à éviter que le processus se prolonge cette fois-ci.

Je dirais également que le modèle que nous avons présenté s'inspire fortement de celui de la Railway Labor Act, qui est très efficace. Il permet aux parties de négocier. Comme vous l'avez mentionné, sénatrice, ce processus fait largement appel à la médiation. Lorsque le commerce interétatique est menacé, un mécanisme permet à un groupe d'experts d'intervenir, à la

recommendations. It has been very successful, as Mr. Cato has shared.

Senator Simons: In terms of essential service, the bar for that is extremely high in this country. I think, Mr. Harvey, you said that you don't agree that rail should be an essential service, just a vital one, I guess.

Mr. Harvey: I did not make that comment in so many words. The challenge we have with this conversation is that with the current definition of "essential service," we understand we have at least two decisions saying that railways do not meet that standard.

I suppose you can debate this forever. Should it be or should it not? Should we amend the code to make it so? In our view, that would not be doing the trick in the sense of really getting into an environment that would support and favour collective bargaining. This is why we say that, in our view, models like the U.S. model, for example, are something interesting to consider.

If I may add with regard to your question, particularly on the time, it may be true that it takes time, but the main benefit of that long period of time is, unlike our environment, where a strike is almost the logical outcome of any negotiations, in the U.S., that's not the case. Therefore, shipping lines and trade partners will not take the same immediate action as they take vis-à-vis the Canadian jurisdiction or the Canadian environment when they hear about potential negotiations. That benefit is significant. Economically, for our country, this benefit would be huge.

[Translation]

Senator Aucoin: Thank you to our guests.

Mr. Harvey, to continue in the same vein, can you expand on how Canada would benefit from having that option? I'll talk about the different unions after that.

Mr. Harvey: Thank you for your question, Senator Aucoin.

I'll use the example from last year where initially the CN and CP unions were in a position to trigger a strike in May. The matter was referred to the Canada Industrial Relations Board and put off until August, and in the end, the use of section 107 meant that there was no strike. During the period before May, the mere talk of the possibility of a strike in Canada was enough for a number of shipping companies to reroute their traffic to other jurisdictions, and the U.S. in particular.

manière d'un processus d'arbitrage de différends, et de formuler des recommandations. Cela a donné d'excellents résultats, comme M. Cato l'a indiqué.

La sénatrice Simons : Concernant les services essentiels, la barre est extrêmement haute dans ce pays. Si je ne me trompe pas, monsieur Harvey, vous avez dit que vous n'étiez pas d'accord pour que le secteur ferroviaire soit considéré comme un service essentiel, mais simplement un service vital, je suppose.

Mr. Harvey : Je n'ai pas fait ce commentaire en ces termes. Le problème, dans cette discussion, c'est que selon la définition actuelle de « service essentiel », nous comprenons que selon au moins deux décisions, les chemins de fer ne satisfont pas à cette définition.

Je suppose que l'on pourrait en débattre indéfiniment. Devraient-ils l'être, ou non? Faudrait-il modifier le Code pour que ce soit le cas? Nous sommes d'avis que cela ne favoriserait pas un climat propice aux négociations collectives. Voilà pourquoi nous estimons qu'il pourrait être intéressant d'examiner des modèles comme le modèle américain, par exemple.

Permettez-moi d'ajouter un commentaire par rapport à votre question, en particulier concernant les délais. Certes, cela peut prendre du temps, mais le principal avantage de ce long délai, c'est qu'aux États-Unis, contrairement au contexte canadien, l'aboutissement logique de toute négociation n'est pas nécessairement la grève. Par conséquent, lorsque de possibles négociations sont évoquées, les compagnies maritimes et les partenaires commerciaux ne mettent pas en place des mesures immédiates comme ils le feraient à l'égard du Canada ou dans le contexte canadien. C'est un avantage important. Sur le plan économique, pour notre pays, ce serait un avantage énorme.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Merci aux invités.

Monsieur Harvey, pour poursuivre dans cette veine, pourriez-vous en dire un peu plus sur comment cela bénéficierait au Canada si on avait cette possibilité? Par la suite, je vous parlerai des différents syndicats.

Mr. Harvey : Merci, sénateur Aucoin, pour votre question.

Je vais utiliser l'exemple de l'an dernier où initialement, les syndicats du CN et CP pouvaient déclencher une grève en mai. Cela a été référencé au Conseil canadien des relations industrielles jusqu'en août, et par la suite, la référence à l'article 107 a fait qu'il n'y a pas eu de grève. La période qui a précédé le mois de mai, où l'on parlait seulement d'une grève possible au Canada, a été suffisante pour que plusieurs lignes de transport maritime puissent rediriger leur trafic vers d'autres juridictions, en particulier aux États-Unis.

Ports and railway lines lost a lot of transportation opportunities. The climate of persistent uncertainty endured throughout the year, up until August when the situation was resolved through the board's intervention. The consequences were swift and very substantial. However, in the U.S. context, negotiations take place over a long period, but typically result in resolution. Shipping lines in the U.S. therefore don't face this type of uncertainty. Their immediate response is not to reroute traffic.

This is something that can be quantified. We looked into this with our businesses. Projected losses in terms of GDP could amount to several million dollars, potentially reaching billions of dollars.

Senator Aucoin: If I have understood correctly, the mere threat of a strike creates all sorts of inconveniences and job losses across Canada?

Mr. Harvey: Yes.

Senator Aucoin: However, that's not my question. You mentioned a number of unions earlier, but I don't recall the exact number. Some of them are evidently linked to the rail, aviation and port sectors. Would it be better to have a smaller number of unions, rather than hundreds of them?

Ms. McGuire stated they had negotiated with 75% of the unions. You didn't talk about the remaining unions, and I would presume some of them are planning to strike.

Mr. Harvey: As you know, the unions representing our employees have been part of our industry for many years. Our industry has had unions for ages, because the industry has been part of this country for a long time. I don't know if our role or position is to comment on this type of question. I think we generally respect our employees' right to be represented by a union of their choosing. They have a democratic process for electing their leaders. They can change bargaining units if they so choose. This structure is not part of what we're asking for. While we can assume that our employees are going to be represented by a union, whatever union it may be, we're aiming for a framework for the bargaining process with unions to mitigate harm that exceeds what is necessary to secure decent wages and good working conditions.

Ms. McGuire: I'd like to make a comment. Negotiations in the U.S. take place in a very different environment. Employers and railways negotiate as a group. Unions also negotiate as a group. It's very different in Canada. That aspect is very different. We need to keep that in mind.

Senator Oudar: I'd like to welcome all our witnesses.

On a perdu beaucoup d'occasions pour les ports et les chemins de fer de faire du transport. Cet environnement où il subsistait un doute est demeuré toute l'année jusqu'en août, moment où la situation a été réglée par l'intervention du conseil. L'effet est très grand et immédiat. Cependant, dans l'environnement du régime américain où les négociations sont plus longues, elles mènent généralement à un règlement. Donc, le même doute n'existe pas pour les lignes de transport maritime américaines. Leur réflexe de rediriger immédiatement le trafic n'existe pas non plus.

On peut le quantifier. Nous l'avions vérifié pour nos entreprises. On parle d'une estimation de plusieurs millions de dollars, si ce n'est pas des milliards de dollars, de pertes pour l'économie en PIB.

Le sénateur Aucoin : Si je comprends bien, la simple menace d'une grève crée toute sorte d'inconvénients et de pertes d'emplois au Canada?

M. Harvey : Oui.

Le sénateur Aucoin : Cependant, ce n'est pas ma question. Vous avez parlé de nombreux syndicats. J'ignore leur nombre. Évidemment, plusieurs d'entre eux touchent les services ferroviaires, aériens et les ports. Serait-ce préférable d'avoir seulement quelques syndicats au lieu de plusieurs centaines?

Mme McGuire a dit qu'ils avaient négocié avec 75 % des syndicats. Les autres, vous n'en avez pas parlé. Je présume que parmi eux, certains voudront faire la grève.

M. Harvey : Vous savez, dans notre industrie, les syndicats qui représentent nos employés existent depuis de nombreuses années. On a une industrie où les syndicats existent depuis très longtemps, car notre industrie fait partie du pays depuis longtemps. Je ne sais pas si notre rôle ou notre position est de faire des commentaires sur ce genre de question. Je crois qu'on respecte de façon générale le droit de nos employés d'être représentés par le syndicat de leur choix. Ils ont leur propre régime démocratique au moyen de l'élection de leur leadership. Il est possible pour eux de changer d'unité de représentation s'ils le désirent. Cette structure n'est pas ce qui fait l'objet de notre demande. Si l'on tient pour acquis que nos employés seront représentés par un syndicat, quel qu'il soit, ce dont on parle ici est plutôt d'encadrer le régime de négociations avec eux pour ne pas créer de dommages qui excèdent ce qui est nécessaire pour réussir à obtenir des salaires raisonnables et de bonnes conditions de travail.

Mme McGuire : Je veux faire un commentaire. Les États-Unis négocient dans un environnement très différent. Les employeurs, les voies ferroviaires, négocient en groupe. Les syndicats aussi négocient en groupe. C'est très différent au Canada. Il y a cet élément qui est très différent. On doit garder cela en tête.

La sénatrice Oudar : Bienvenue à tous les témoins.

I'll continue with Mr. Harvey.

You talked about the right to organize. However, Supreme Court case law has also recognized the right to strike as a constitutional right since the *Saskatchewan Federation of Labour v. Saskatchewan* decision. The right to strike is enshrined and is now recognized by the court. It's embedded in and protected by the Constitution. It's essential to collective bargaining. The principle of jurisprudence must be preserved. I'm sure you're familiar with this ruling. It limits restrictions on the right to strike solely to situations involving essential services. This concept must be interpreted narrowly, because it restricts the right to strike.

I'd like to hear your thoughts on how to reconcile this and adherence to case law in relation to the solutions you have put forward. In what ways do these solutions ensure compliance with jurisprudence, including the *Saskatchewan Federation of Labour v. Saskatchewan* decision?

Additionally, in May 2025, the Quebec National Assembly passed a new piece of legislation, An Act to give greater consideration to the needs of the population in the event of a strike or a lockout. My next question will focus on that act, but first, I'd like to hear your thoughts on this need and this obligation to respect international instruments and our Constitution.

Mr. Harvey: Thank you for your question, Senator Oudar.

First, when it comes to case law, I believe there are some nuances to consider on the issue of the right to strike. I'll let Mr. Pigott elaborate on that.

Oddly enough, the discussion often centres on the right to strike, instead of focusing on providing our workers with competitive wages and safe, reasonable working conditions. Our question is as follows: Is it absolutely necessary to have a strike to achieve that goal? Aren't there better ways to set fair wages and working conditions for workers in 2025, besides strikes, which hurt all sectors of Canada's economy?

There are people who specialize in labour relations. Wage levels are known to everyone. This information is in the public domain. Most of our collective agreements are public. There must be other mechanisms, besides strikes as the last resort, to resolve issues around employee wages and working conditions. That's how we see it.

It's no exaggeration to say that no right should be absolute, nor should it empower a small group of people have such a big impact on all the other groups or economic sectors that are equally affected. We understand the right to strike serves as a

Je vais continuer avec M. Harvey.

Vous avez parlé du droit de s'associer. Cependant, la jurisprudence de la Cour suprême reconnaît aussi le droit de faire la grève comme un droit constitutionnel depuis l'arrêt *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*. Le droit de grève est enraciné. C'est devenu un droit que la cour a reconnu. Il est intégré et protégé par la Constitution. Il est essentiel à la négociation collective. On doit respecter les principes de la jurisprudence. Vous connaissez certainement cet arrêt, j'en suis certaine. Il limite les atteintes au droit de grève uniquement en cas de services essentiels. Il s'agit d'une notion qui doit être interprétée de façon restrictive, puisqu'on limite le droit de grève.

J'aimerais vous entendre sur la conciliation qu'on doit établir et le respect de la jurisprudence par opposition aux solutions que vous mettez de l'avant. En quoi ces solutions garantissent-elles le respect de la jurisprudence, notamment l'arrêt *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*?

Aussi, il y a une nouvelle législation que l'Assemblée nationale du Québec vient d'adopter en mai 2025, la Loi visant à considérer davantage les besoins de la population en cas de grève ou de lock-out. Ma prochaine question portera là-dessus. Auparavant, j'aimerais vous entendre sur cette nécessité et cette obligation que l'on a de respecter les instruments internationaux et notre Constitution.

M. Harvey : Merci de votre question, sénatrice Oudar.

D'abord, sur la jurisprudence, ma perception est qu'il y a certaines nuances à apporter au droit de grève. Je confie à Me Pigott le soin de parler davantage de ce sujet.

Curieusement, la discussion porte souvent sur le droit de grève, alors qu'elle devrait porter sur le fait de fournir à nos employés des salaires compétitifs et des conditions de travail sécuritaires et raisonnables. La question que nous posons est la suivante : est-il absolument nécessaire d'avoir une grève pour en arriver là? N'y a-t-il pas d'autres moyens que la grève et son impact économique négatif sur tous les secteurs d'activité du pays pour déterminer en 2025 quels devraient être le salaire et les conditions de travail de nos employés?

Il y a des gens qui sont spécialisés dans les relations industrielles. Les niveaux de salaire sont connus de tout le monde. Ce sont des informations publiques. La plupart de nos conventions collectives sont publiques. Il y a certainement d'autres moyens que l'accès à l'ultime recours à une grève pour déterminer quels devraient être le salaire et les conditions de travail de nos employés. C'est de cette manière qu'on le voit.

Sans exagérer, il est possible de dire que tout droit ne devrait pas être absolu et ne devrait pas permettre à un groupe limité de personnes d'avoir des impacts aussi importants sur tous les autres groupes et secteurs de l'économie qui se voient ainsi

tool for leverage, but it's also clear that excessive government interventions suggest a prevailing perception that certain employers possess too much leverage. This leverage has the effect of slowing economic momentum and bringing some industries to a standstill. We need to expand this line of thought beyond the Supreme Court decision and ask some hard questions to rule out other options, instead of saying that the right to strike must prevail over everything else.

Senator Oudar: There is an alternative that Quebec presented in new legislation. I don't know if any of you has looked at this new legislation that the National Assembly adopted in May 2025. It adds a new category of services that must be maintained in the event of a labour dispute. This concept has expanded the number and type of essential services that must be maintained beyond those we have just talked about. It creates a new concept of "services ensuring the well-being of the population," which the law has defined as:

...the services minimally required to prevent the population's social, economic or environmental security from being disproportionately affected...

In practical terms, the government will designate, by order, the sectors that are likely to provide these services. I think one of you has reviewed the new legislation. I can see one hand up. Could you give the floor to Mr. Pigott? Unless you would like to add something about this bill, Mr. Harvey?

Mr. Harvey: I'll defer to Mr. Pigott.

Senator Oudar: Passing the buck?

Mr. Harvey: I'll comment afterwards if I have something to add.

Senator Oudar: Okay. Thank you.

[English]

The Chair: Mr. Pigott, do you have something to add?

Mr. Pigott: Yes, I do. To clarify the impact of the 2015 Supreme Court ruling in the Saskatchewan Federation of Labour, the Supreme Court in that decision expressly stated that there is a constitutional right to strike, but it can be limited so long as the government replaces the right to strike with a fair and balanced alternative dispute resolution mechanism such as a balanced interest arbitration system.

In the other Canadian court decisions that have, for example, considered the constitutionality of back-to-work legislation, the courts have focused on the question of whether the terms of the

affectés. On comprend que le droit de grève existe pour créer un levier. Toutefois, il est clair que les interventions excessives des gouvernements montrent qu'il y a une perception que ce levier, dans le cas de certains employés, est trop grand. L'impact du levier fait que l'économie ralentit et est parfois arrêtée dans plusieurs secteurs. Il faut poursuivre cette réflexion, aller au-delà de cette décision de la Cour suprême et se poser de véritables questions pour voir s'il n'y a pas d'autres choix, plutôt que de dire que le droit de grève doit prévaloir sur tout.

La sénatrice Oudar : Il existe une alternative que le Québec a présentée dans une nouvelle législation. Je ne sais pas si l'un de vous a examiné cette nouvelle loi qui a été adoptée par l'Assemblée nationale en mai 2025. Elle ajoute une nouvelle catégorie de services qui doivent être maintenus en cas de conflit de travail. C'est un concept qui a élargi le nombre et la nature des services essentiels qui doivent être maintenus au-delà de ce dont on vient de discuter. Il y a une nouvelle notion de « services assurant le bien-être de la population », ce que la loi a défini comme étant :

[...] les services minimalement requis pour éviter que ne soit affectée de manière disproportionnée la sécurité sociale, économique ou environnementale de la population [...]

Concrètement, le gouvernement désignera par décret les milieux de travail susceptibles de fournir ces services. Je pense que l'un de vous quatre a certainement examiné cette nouvelle législation. Je vois une main levée. Pourrait-on passer la parole à Me Pigott? À moins que vous n'ayez quelque chose à ajouter sur ce projet de loi, monsieur Harvey?

M. Harvey : J'aimerais laisser Me Pigott intervenir.

La sénatrice Oudar : On passe la balle?

M. Harvey : Je commenterai par la suite si j'ai quelque chose à ajouter.

La sénatrice Oudar : D'accord. Merci.

[Traduction]

Le président : Maître Pigott, avez-vous quelque chose à ajouter?

Me Pigott : Oui. Pour clarifier l'incidence de la décision de la Cour suprême dans l'affaire de la Saskatchewan Federation of Labour, en 2015, la Cour suprême a expressément déclaré, dans cette décision, qu'il existe un droit constitutionnel de grève, mais qu'il peut être limité, à condition que le gouvernement remplace le droit de grève par un mécanisme substitutif de règlement des différends à la fois équitable et équilibré, par exemple un système équilibré d'arbitrage de différends.

Dans d'autres décisions de tribunaux canadiens qui se sont penchés sur la constitutionnalité des lois de retour au travail, par exemple, les tribunaux ont cherché à savoir, en particulier, si les

interest arbitration process are fair and balanced so as to try to facilitate continued collective bargaining, and if not, to reach a fair outcome through the arbitration process.

So it's absolutely possible to impose limitations on the right to strike and to impose mediation or interest arbitration systems that limit the right to strike and remain constitutionally compliant. I think that is in part what the Quebec government has tried to do with Bill C-89, which is akin to the section 107 power currently in the Canada Labour Code.

Senator Hay: My colleagues had excellent questions. The answers were robust. I will pass my time back. Mine was around the U.S. Railway Act and your opinions on it. I think it's been well discussed. So back to you, Mr. Chair.

[Translation]

Senator Cormier: I don't want to repeat what's been said, but I'd like to make sure I understood it clearly.

The current system is not working. It's hard to define essential services, vital economic services, etc. The impact of the use of section 107 on workers is underassessed or not easily measurable. Back-to-work legislation doesn't seem to be the answer.

How can we support a bargaining process that upholds workers' right to strike while safeguarding economic stability and your sector? What I'm hearing is that the Canada Labour Code needs to be amended.

I know that you gave a few examples, but which three areas should be prioritized if the Canada Labour Code is amended, for example?

Ms. McGuire: Thank you for that question, Senator Cormier. I'd like to respond in English so that I convey my point as clearly as possible.

[English]

What we believe is critical is that there be changes to the Canada Labour Code that will incentivize the parties to reach a negotiated settlement without relying on the deadline of a strike or a lockout to create maximum pressure and impact. To do that, we're suggesting that the code needs to change to include an interest arbitration, as Mr. Pigott has referred to it, but a process where a third party looks at the issues and makes a recommendation — and that there be some teeth to that recommendation.

conditions des processus d'arbitrage des différends sont équitables et équilibrés de façon à faciliter la poursuite des négociations collectives et, sinon, à parvenir à un dénouement équitable grâce au processus d'arbitrage.

Il est donc tout à fait possible d'imposer des restrictions au droit de grève et d'imposer le recours aux processus de médiation ou d'arbitrage des différends qui limitent le droit de grève tout en restant conformes à la Constitution. Je pense que c'est en partie ce que le gouvernement du Québec a tenté de faire avec le projet de loi C-89, qui s'apparente au pouvoir prévu à l'article 107 du Code canadien du travail.

La sénatrice Hay : Mes collègues ont posé d'excellentes questions, et les réponses ont été tout aussi excellentes. Je vais céder mon temps de parole. Ma question portait sur la Railway Labour Act; je voulais avoir votre opinion. Je pense que cela a abondamment été discuté. Je cède donc mon temps de parole, monsieur le président.

[Français]

Le sénateur Cormier : Sans vouloir résumer les conversations, je voudrais être certain d'avoir bien compris.

Le système actuel ne fonctionne pas. Il est difficile de définir ce que sont des services essentiels ou des services économiques vitaux, etc. On mesure difficilement ou mal l'impact de l'utilisation de l'article 107 sur les travailleurs. Une loi sur le retour au travail ne semble pas être la solution.

Comment soutenir un processus de négociation qui respecte le droit de grève des travailleurs tout en assurant la stabilité de l'économie et de votre secteur d'activité? Ce que j'entends, c'est qu'il faut modifier le Code canadien du travail.

Je sais que vous en avez nommé quelques-unes, mais quelles seraient les trois priorités auxquelles il faudrait s'attaquer dans le cas d'une modification du Code canadien du travail, par exemple?

Mme McGuire : Je vous remercie pour la question, sénateur Cormier. J'aimerais répondre en anglais, parce que j'aimerais m'assurer que mon point soit très clair.

[Traduction]

Nous pensons qu'il est essentiel de modifier le Code du travail du Canada afin d'inciter les parties à parvenir à un accord négocié sans recourir à la menace d'une grève ou d'un lock-out pour exercer une pression maximale et obtenir un impact maximal. À cette fin, nous proposons de modifier le Code afin d'inclure un mécanisme d'arbitrage des différends, comme Me Pigott l'a mentionné, mais un processus dans lequel un tiers est chargé d'examiner les enjeux et de formuler une recommandation, une recommandation avec du mordant.

What I mean by that is the current code already allows the minister to have someone come in and look at it and make a recommendation, but that recommendation goes to the minister and no one hears about it, so that's not an incentive to reach a deal. In some way, those recommendations need to be made public to keep both the union and the employer honest and stay at the table and negotiate an agreement and avoid what we refer to as surface bargaining, which just means waiting out the clock.

That's the change we're suggesting needs to happen in the code.

[Translation]

Mr. Harvey: I would add on that and say that it's important to look at all the options, meaning that we're trying to balance the issue to ensure the bargaining parties have all the tools and the time they need to do their bargaining work so that ultimately, workers have adequate working conditions and they are well paid.

The issue that affects our sector is that strikes have an impact on our sector and all other sectors. As such, because the impact of a strike is felt across all other sectors, the new framework must also ensure our operations remain stable, instead of just recommending swift stoppage. This aspect is critical.

A collective change in mindset is needed among all our partners to prioritize stability and operational continuity to alleviate the economic impacts we're seeing now.

Senator Cormier: There are power dynamics in negotiation.

Mr. Harvey: Yes.

Senator Cormier: You've just alluded to the impact on the entire economic sector. Obviously, there's the impact on workers themselves and the unions that represent them. How can we strike a fair balance between the interests of workers and the Canadian economy?

Mr. Harvey: That's an important point. We agree that our workers must be well paid, and indeed, they are. Employees in Canada's rail sector are well paid, and they receive higher wages than the Canadian average. There's no doubt about that. We're very comfortable with the working conditions provided to our employees.

The question is whether it's absolutely necessary to have a strike to give them these conditions. Aren't there other options that are as good in other jurisdictions? Your colleagues have told

J'entends par là que selon la version actuelle du Code, le ministre peut déjà faire appel à une personne pour examiner la situation et présenter une recommandation. Or, cette recommandation est transmise au ministre, puis personne n'en entend parler, de sorte que cela n'incite pas les parties à s'entendre. D'une certaine manière, les recommandations doivent être rendues publiques afin que le syndicat et l'employeur restent honnêtes, poursuivent les négociations et évitent ce que nous appelons les négociations de façade, ce qui revient essentiellement à attendre que le temps fasse son œuvre.

Voilà la modification au Code que nous proposons.

[Français]

M. Harvey : J'ajouterais à ces commentaires qu'il est important de considérer toutes les options, c'est-à-dire que l'enjeu et l'équilibre que l'on souhaite sont de s'assurer qu'on fournit aux parties qui négocient tous les outils et tout le temps nécessaire pour accomplir leur travail de négociation pour qu'ultimement, les employés aient des conditions de travail adéquates et qu'ils soient bien payés.

L'enjeu qui affecte notre secteur est que lorsqu'il y a une grève, cela affecte non seulement notre secteur, mais également tous les autres. Donc, à cause de l'impact d'une grève sur tous les autres secteurs, le nouveau régime doit aussi assurer une stabilité dans nos opérations plutôt que de suggérer un arrêt rapide. Cet aspect est vraiment critique.

La perception de tous nos partenaires doit changer pour suggérer plutôt une stabilité et une continuité de nos activités pour que l'impact économique ne soit pas ce qu'il est présentement.

Le sénateur Cormier : On est dans un rapport de force lorsqu'on est en négociation.

M. Harvey : Oui.

Le sénateur Cormier : Vous venez de mentionner l'impact sur l'ensemble du secteur économique. Évidemment, il y a l'impact sur les travailleurs en tant que tels et les syndicats qui les représentent. Comment assure-t-on une juste prise en compte des intérêts à la fois des travailleurs et de l'économie canadienne?

M. Harvey : Ce point est important. Nous sommes d'accord pour que nos employés soient bien payés, et ils le sont. Les employés du secteur ferroviaire sont bien payés au Canada, soit plus que la moyenne canadienne. Il n'y a aucun doute là-dessus. On est très à l'aise avec les conditions de travail qui sont fournies à nos employés.

L'enjeu est plutôt de savoir s'il est absolument nécessaire d'avoir une grève pour leur offrir ces conditions. N'y a-t-il pas d'autres options tout aussi valables qui existent dans d'autres

us about the U.S. system, and Senator Oudar has talked about Quebec's act to give greater consideration to the needs of the population in the event of a strike or a lockout, and these avenues offer suggestions that must be considered.

One thing is certain: The uncertainty that a strike is necessarily the logical outcome of negotiations must be eliminated.

Senator Cormier: Thank you.

[*English*]

The Chair: I have a question for Mr. Cato before we wrap up this panel. You called for a new authority that would replace section 107 and grant cabinet the power to compel binding arbitration. Could you expand on how this proposed authority would work in practice? How would it balance the need for swift resolutions in bargaining rights?

Mr. Cato: Thank you, Mr. Chair, for the question. To be clear, CPKC is an active party in the ongoing litigation about section 107, so I don't want to make any comments specifically about 107. That wouldn't be appropriate here. What I will say about our proposed new authority is that the word you used, "balance," is really foundational. In the right circumstances, when the national interest is at stake in a labour disruption, the federal government needs the tools to defend the national interest. I don't think anyone would argue that the current regime achieves that, just based on the frequency of disruptions that we've seen in the federally regulated space over the past number of years.

This authority would empower the cabinet to balance the rights and interests and policy considerations of the entire country, not just the right to strike that exists for the workers, not just the rights of the employer, but it would empower them to more effectively and efficiently defend the national interest, the interest of all Canadians, in that situation.

The Chair: Just a little supplementary. The obvious concern with this approach is for Parliament to be bypassed as this authority would be implemented by way of legislation. What safeguards and accountability mechanisms should be built in? If you can't answer that in 60 seconds, you could write something to us. We would love to have a written response.

Mr. Cato: I think I can do it. Parliament would be involved at the front end. Parliament would be creating the authority, and it would establish the very clear criteria, conditions and parameters around its use, so what conditions need to exist before the cabinet could exercise that authority. Parliament would have a very important role to play up front in defining when it would be

administrations? Vos collègues nous ont parlé du régime américain, et la sénatrice Oudar a parlé de la Loi visant à considérer davantage les besoins de la population en cas de grève ou de lock-out, qui sont des pistes qui fournissent des suggestions qui doivent être considérées.

Une chose est sûre : il faut éliminer le doute selon lequel une grève est nécessairement la suite logique à une négociation.

Le sénateur Cormier : Merci.

[*Traduction*]

Le président : J'ai une question pour M. Cato avant de terminer avec ce groupe de témoins. Vous réclamez la création d'un nouveau pouvoir qui remplacerait l'article 107 et donnerait au Cabinet le pouvoir d'imposer un arbitrage exécutoire. Pourriez-vous expliquer plus en détail comment se traduirait ce pouvoir, en pratique? En quoi cela permettrait-il de concilier la nécessité d'une résolution rapide et les droits de négociation?

M. Cato : Je vous remercie de la question, monsieur le président. Pour être clair, le CPKC est actuellement parti à un litige en cours lié à l'article 107. Par conséquent, je ne veux pas faire de commentaires sur cet article précis. Cela ne serait pas approprié. Concernant le nouveau pouvoir que nous proposons, je dirais que le mot « équilibre », que vous avez employé, est absolument fondamental. Dans les bonnes circonstances, lorsque l'intérêt national est en jeu lors d'un conflit de travail, le gouvernement fédéral a besoin d'outils pour défendre cet intérêt national. Selon moi, à voir la fréquence des conflits dans le secteur sous réglementation fédérale ces dernières années, personne ne peut affirmer que le régime actuel permet d'y arriver.

Ce pouvoir permettrait au Cabinet d'équilibrer les droits, les intérêts et les considérations stratégiques de l'ensemble du pays, et non seulement le droit de grève des travailleurs ou les droits des employeurs, mais dans ce contexte, cela lui permettrait de défendre plus efficacement l'intérêt national, l'intérêt de tous les Canadiens.

Le président : J'ai juste une petite question complémentaire. Ce qui est évidemment préoccupant avec cette approche, c'est que cela aurait pour effet de contourner le Parlement, car ce pouvoir serait mis en œuvre par voie législative. Quelles protections et quels mécanismes de reddition de comptes devrait-on mettre en place? Si vous ne pouvez pas répondre en 60 secondes, vous pouvez nous répondre par écrit. Nous serions ravis d'avoir une réponse écrite.

M. Cato : Je pense pouvoir y arriver. Le Parlement aurait un rôle à jouer d'entrée de jeu. Il créerait ce pouvoir et établirait des critères, conditions et paramètres très clairs pour son utilisation, soit les conditions nécessaires pour que le Cabinet puisse exercer ce pouvoir. Le Parlement aurait un rôle très important à jouer dès le début, pour définir à quel moment il serait approprié, pour le

appropriate for the federal government to exercise a judgment about when the level of economic harm is endangering the national economy and therefore, in order to protect the national interest, intervention in the form of compelling binding arbitration as an alternative dispute resolution process is the right course of action.

The other thing I think would be important for Parliament to consider is some kind of reporting mechanism, perhaps. After the authority is used, you could compel the cabinet to table reports in the House of Commons and the Senate, essentially describing the justification for why it exercised that judgment and used the authority, pointing to the specific economic harms, the specific facts in that situation that the government relied upon to use the authority.

There is a way to build in a role, obviously for Parliament at the beginning when it would be creating the authority, and a way to build in a role for Parliament after the executive branch uses the authority.

The Chair: Thank you. Unfortunately, our time is limited. I know we'd like to continue on for as much as we can, but we have to recognize we have tech support people with their time frame also. I'd like to end our first panel on that note and thank you all for your time and for appearing today. It's most appreciated. I will advise the witnesses that if there is anything you'd like to write us as an update regarding any of the questions asked by our senators, you can do so in writing and deliver it to us by November 12, 2025.

For our next panel, we will hear from the Montreal Port Authority, Julie Gascon, Chief Executive Officer, and Marie-Claude Galarneau, Chief Human Resources and Strategy Officer; from the National Maritime Group, Derrick Hynes, Chief Executive Officer; and, as an individual, from the Department of Sociology at McGill University — and a weightlifter, which is quite interesting to learn — Professor Barry Eidlin.

Welcome. Thank you for joining us today. Witnesses will provide opening remarks of approximately five minutes each, which will be followed by a question-and-answer session with senators.

[Translation]

I will now ask Ms. Gascon to deliver her opening remarks.

Julie Gascon, Chief Executive Officer, Montreal Port Authority: Good evening, Mr. Chair and members of the committee. Thank you for your invitation.

gouvernement fédéral, de juger si le préjudice économique met l'économie nationale en danger et, par conséquent, si une intervention sous forme d'arbitrage exécutoire et obligatoire comme mode substitutif de règlement des différends est de mise pour protéger l'intérêt national.

L'autre élément qu'il serait important que le législateur examine, à mon avis, est la création d'un mécanisme de reddition de comptes. Le Cabinet serait tenu de faire rapport à la Chambre des communes et au Sénat du recours à ce pouvoir. Ce rapport contiendrait les raisons pour lesquelles il a invoqué et exercé ce pouvoir, une liste des préjudices économiques et des faits précis liés à la situation et sur lesquels le gouvernement s'est appuyé pour exercer ce pouvoir.

Évidemment, il est possible d'intégrer un rôle pour le Parlement dès le début, lors de la création de ce pouvoir, et de lui confier également un rôle après l'exercice de ce pouvoir par le pouvoir exécutif.

Le président : Je vous remercie. Malheureusement, notre temps est limité. Je sais que nous aimerais continuer le plus possible, mais nous devons reconnaître que nos techniciens ont aussi un horaire à respecter. C'est là-dessus que se termine notre première partie avec ce groupe de témoins. Je vous remercie tous de votre temps et de votre présence aujourd'hui. Nous vous en sommes très reconnaissants. Chers témoins, si vous souhaitez présenter des observations écrites au sujet des questions des membres du comité, veuillez nous les faire parvenir avant le 12 novembre 2025.

Accueillons maintenant notre prochain groupe de témoins. Nous entendrons Mme Julie Gascon, présidente-directrice générale de l'Administration portuaire de Montréal, qui est accompagnée de Mme Marie-Claude Galarneau, vice-présidente aux ressources humaines et à la stratégie. Nous accueillons également M. Derrick Hynes, chef de la direction de la Coalition maritime canadienne. Enfin, nous accueillons le professeur Barry Eidlin, du Département de sociologie de l'Université McGill, qui comparait à titre personnel. Il est aussi haltérophile, ce qui est assez intéressant à savoir.

Bienvenue. Merci de vous joindre à nous aujourd'hui. Les témoins feront chacun une déclaration préliminaire d'environ cinq minutes, puis nous passerons aux questions des membres du comité.

[Français]

Je vais maintenant inviter Mme Gascon à faire sa déclaration préliminaire.

Julie Gascon, présidente-directrice générale, Administration portuaire de Montréal : Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité. Merci de votre invitation.

I'm here today with Ms. Marie-Claude Galarneau, Chief Human Resources and Strategy Officer.

I'm speaking to you today on behalf of the Montreal Port Authority, a key player in Canada's trade and the St. Lawrence Seaway and Great Lakes network. The Port of Montreal is the largest container port in Eastern Canada and the second largest in the country. Approximately 65% of the Canadian population and 75% of the country's manufacturing capacity are located within 12 hours of our facilities.

Our operations support close to 600,000 jobs across the country and generate \$98.5 billion in economic spinoffs, or 3.5% of Canada's GDP. Thousands of businesses depend on the smooth flow of our operations directly, be it to ship auto parts to Ontario or export containerized grain from the Prairies. These businesses move \$400 million worth of goods on our docks every day. Since 2020, we have experienced recurring instability in terms of labour relations. The negative impacts are felt as soon as the first signs of tension appear and well before job action is triggered.

A notice period of only just 72 hours is incompatible with a ship that takes 12, 14 or 20 days to cross the ocean, depending on the port of departure or destination.

Our analysis shows that in the fall of 2024, despite limited job action, the average volume of container cargo handled fell by 65% from the five-year average.

More broadly, we're seeing some of our trade volume leaving the port, largely due to operational relocation to U.S. ports. This situation is compromising our economic sovereignty directly.

Let me be clear: In the current geopolitical context, every time a Canadian company chooses a U.S. port, our food, economic and manufacturing security, and more broadly, our national resilience, are put at risk.

Indeed, when a labour dispute arises, we lose trade-wise when Canadian cargo relocates to the U.S. and also because Americans are aware of these issues, and they've taken a proactive approach to attract cargo. They're also considering introducing port fees and administrative charges on American containers transiting through Canadian ports.

In contrast, Canada does not impose any measures on Canadian cargo entering or leaving through U.S. ports.

This lack of reciprocity has potential to seriously undermine our economic sovereignty.

Je suis accompagnée de Mme Marie-Claude Galarneau, vice-présidente exécutive, Ressources humaines et stratégie.

Je vous parle aujourd'hui au nom de l'Administration portuaire de Montréal, un acteur clé du commerce canadien et du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le Port de Montréal est le plus grand port à conteneurs de la côte Est du Canada et le deuxième port en importance au pays. Environ 65 % de la population canadienne et 75 % de la capacité manufacturière du pays est à moins de 12 heures de nos installations.

À l'échelle nationale, notre activité soutient près de 600 000 emplois et génère 98,5 milliards de dollars en retombées économiques, soit 3,5 % du PIB canadien. Que ce soit pour acheminer des pièces automobiles vers l'Ontario ou exporter du grain conteneurisé des Prairies, des milliers d'entreprises dépendent directement de la fluidité de nos opérations. Ces entreprises font circuler 400 millions de dollars de marchandises sur nos quais tous les jours. Depuis 2020, nous avons connu une instabilité récurrente dans les relations de travail. Les effets négatifs se font sentir dès les premiers signes de tensions, bien avant le déclenchement des moyens de pression.

Un préavis de seulement 72 heures est incompatible avec un navire qui prend 12, 14 ou 20 jours pour traverser l'océan, selon son port de destination ou de départ.

Nos analyses montrent qu'à l'automne 2024, malgré des moyens de pression limités, le volume moyen de conteneurs manutentionnés a chuté de 65 % par rapport à la moyenne des cinq dernières années.

Plus largement, on observe une fuite commerciale de certains de nos volumes, en grande partie à cause du transfert d'activités vers des ports américains. Ce phénomène compromet directement notre souveraineté économique.

Permettez-moi d'être claire : dans le contexte géopolitique actuel, chaque fois qu'une entreprise canadienne choisit un port américain, c'est notre sécurité alimentaire, économique, manufacturière, et plus largement notre résilience nationale qui sont mises à risque.

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

À l'inverse, le Canada n'impose aucune mesure sur le cargo canadien entrant ou sortant par des ports américains.

Ce manque de réciprocité pourrait mettre gravement en péril notre souveraineté économique s'il se concrétise.

Other Canadian ports like Halifax and Saint John do not necessarily benefit when a dispute breaks out in Montreal. Far too often, an American port benefits, and when this happens, goods take longer to arrive, they generate more carbon emissions and they end up costing more for Canadians.

Companies that make this choice often prefer to pay more for predictability, which shows that market confidence is based on stability.

I'd like to point out that Montreal Port Authority is neither the employer nor the union. We manage a collective facility that serves the public interest. Our role is to ensure the continuity, performance and safety of a port that serves Canada and to do so with respect for workers, partners and communities.

However, three disputes in four years have had disproportionate impacts and have resulted in costly and unwarranted stress for Canadians, businesses, hospitals, farmers and factories, and unfortunately, they have undermined Canada's reputation as a reliable trading partner.

If Canada wants to double its exports by 2030, our exporting businesses must be able to depend on our export capabilities to ensure that their customers receive their goods.

Canada can build the best infrastructure and promote market diversification as much as it wants, but the success of these initiatives depends on predictable labour relations.

We share this committee's goal of ensuring that essential services continue when public safety or economic continuity are at stake.

We believe that a clear and predictable framework should guide the interpretation of the concept of "immediate and serious danger to the safety or health of the public" set out in section 87.4(1) of the Canada Labour Code.

We concur with the conclusions of the final report of the Industrial Inquiry Commission on West Coast Ports, which emphasize the importance of a transparent and predictable bargaining process based on shared responsibility. We believe that the recommendations contained in this report, which were developed for Western Canada, should also apply to the eastern part of the country. These principles should inspire future Canadian policies on the continuity of essential services.

We don't represent the employer or the employees, but as a port authority, we're committed to ensuring both parties have a successful partnership. We support shipping companies and their workers as they search for sustainable solutions and renewed

Quand un conflit éclate à Montréal, ce n'est pas nécessaire un autre port canadien, comme Halifax ou Saint John qui en profite, mais bien souvent un port américain. Lorsque cela survient, les marchandises prennent plus de temps à arriver et génèrent plus de carbone et coûtent plus cher aux Canadiens et aux Canadiennes.

Les entreprises qui font ce choix préfèrent souvent payer davantage pour la prévisibilité, ce qui démontre que la confiance du marché repose sur la stabilité.

Je tiens à rappeler que l'Administration portuaire de Montréal n'est ni la partie patronale ni la partie syndicale. Nous gérons un équipement collectif au service de l'intérêt public. Notre rôle est d'assurer la continuité, la performance et la sécurité d'un port au service du Canada, et ce, dans le respect des travailleurs, des partenaires et des collectivités.

Cependant, trois conflits en quatre ans ont eu des effets disproportionnés et ont provoqué un stress inutile et coûteux pour les Canadiens, les entreprises, les hôpitaux, les agriculteurs, les usines, et malheureusement sur la réputation du Canada comme partenaire commercial fiable.

Si le Canada souhaite doubler ses exportations d'ici 2030, nos entreprises exportatrices doivent pouvoir compter sur la fiabilité de nos capacités d'exportation afin de garantir à leur clientèle l'arrivée de leurs marchandises.

Le Canada peut construire les meilleures infrastructures et encourager la diversification des marchés autant qu'il le souhaite, mais le succès de ces initiatives repose sur la prévisibilité des relations de travail.

Nous partageons l'objectif de ce comité : assurer le maintien des activités essentielles lorsque la sécurité publique ou la continuité économique sont en jeu.

Nous estimons qu'un cadre clair et prévisible doit guider l'interprétation de la notion de « [...] risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public » prévue à l'article 87.4(1) du Code canadien du travail.

Nous appuyons les conclusions du rapport final de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest, qui soulignent l'importance d'un processus de négociation transparent, prévisible et fondé sur la responsabilité partagée. Nous pensons que les recommandations de ce rapport, développé pour l'Ouest, devraient également s'appliquer dans le contexte de l'est du pays. Ces principes doivent inspirer les prochaines politiques canadiennes en matière de continuité des services essentiels.

Nous ne sommes ni la partie patronale ni la partie syndicale, mais nous défendons, en tant qu'administration portuaire, le succès des relations entre les employeurs maritimes et leurs employés. Nous soutenons les deux parties dans la recherche

dialogue, but if this is impossible, I believe the final report of the Industrial Inquiry Commission on West Coast Ports has possible solutions that we need to look into for the good of the Canadian economy.

In conclusion, the stability of port operations is not just an issue for one port. It's a matter of national responsibility. It has to do with market confidence, the safety of Canadians, and Canada's competitiveness.

Thank you. My team and I would be happy to answer your questions.

[English]

Derrick Hynes, Chief Executive Officer, National Maritime Group, National Maritime Group: Good evening, honourable senators. I am the CEO of the National Maritime Group, or NMG, an organization that represents nearly 100 private sector maritime employers and operators from coast to coast and through the St. Lawrence.

NMG member companies work 24 hours a day to keep the flow of goods moving in and out of the country. These port operations serve as key linkages in critical national and international supply chains, moving over a quarter of Canada's total traded goods. It should be clear, given what was heard in the first panel this evening, that the employer community generally feels that the collective bargaining rules, as they stand, are not currently working in all situations.

Current processes around essential services, maintenance of activities and replacement workers, for example, are further exacerbating challenges. We believe more and better tools are needed. I'd like to start tonight with a series of assumptions.

First, employers and unions believe in free and fair collective bargaining. Across the federally regulated private sector, with some exceptions, we have decades of experience in negotiating collective agreements. The parties also recognize that the right to strike is constitutionally protected, but as we discussed earlier, there are some limits to this right.

Second, bargaining, as of late, has become strained, and the system is not fully working. This is not to say that evidence of strikes or lockouts means that the system is failing. However, we have seen a disturbing pattern in recent years with major work stoppages in vital industries that are affecting Canadians in a disproportionate manner.

d'une solution viable et d'un dialogue renouvelé. Si cela s'avère impossible, je crois que le rapport final de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest propose des pistes de solution que nous devons envisager pour le bien de l'économie canadienne.

En conclusion, la stabilité des opérations portuaires n'est pas l'enjeu d'un seul port, c'est une responsabilité nationale. Elle engage la confiance des marchés, la sécurité des citoyens et la compétitivité du Canada.

Merci. Mon équipe et moi serons heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

Derrick Hynes, chef de la direction, Coalition maritime canadienne : Honorables sénatrices et sénateurs, bonsoir. Je suis chef de la direction de la Coalition maritime canadienne, ou CMC, un organisme qui représente près de 100 employeurs et exploitants maritimes du secteur privé d'un océan à l'autre et dans la voie maritime du Saint-Laurent.

Les entreprises membres de la CMC travaillent 24 heures sur 24 pour assurer la circulation des marchandises à destination et en provenance du Canada. Ces activités portuaires sont des maillons essentiels des chaînes d'approvisionnement nationales et internationales névralgiques qui acheminent plus du quart de la totalité des biens échangés par le Canada. Il devrait être évident, d'après les propos entendus avec le premier groupe de témoins de ce soir, que la communauté des employeurs estime, de manière générale, que dans leur forme actuelle, les règles relatives aux négociations collectives ne fonctionnent pas dans toutes les situations.

Les processus actuels concernant les services essentiels, le maintien des activités et les travailleurs de remplacement, par exemple, exacerbent davantage les difficultés. Nous sommes d'avis qu'il faut de meilleurs outils, en plus grand nombre. Ce soir, j'aimerais d'abord présenter une série d'hypothèses.

Premièrement, les employeurs et les syndicats croient en une négociation collective libre et équitable. L'ensemble du secteur privé sous réglementation fédérale, à quelques exceptions près, a des décennies d'expérience dans la négociation de conventions collectives. Les parties reconnaissent également que le droit de grève est protégé par la Constitution, mais comme nous l'avons entendu plus tôt, il existe des limites à ce droit.

Deuxièmement, les négociations sont devenues tendues ces derniers temps et le système ne fonctionne pas pleinement. Cela ne signifie pas toutefois que les grèves ou les lock-out sont la preuve de la défaillance du système. Cependant, on observe ces dernières années une tendance préoccupante, avec d'importants arrêts de travail dans des secteurs vitaux qui touchent les Canadiens de manière disproportionnée.

Third, there are times in the bargaining process when government assistance is required. Such government intervention is appropriate for the benefit of not only the system but of Canadians in general.

Fourth, government intervention should be built around the objective of keeping the parties at the bargaining table working towards finding solutions towards a collective agreement. No one wants a third party outside the process writing their contracts.

Finally, where all else has been tried and has failed, and bargaining has broken down seemingly beyond repair, meaningful dispute resolution mechanisms may be required.

Let's look at a recent example. In July 2023, a 13-day strike at ports along Canada's West Coast resulted in an estimated \$10-billion cost to Canada in disrupted trade. In practical terms, it ground the economy to a standstill. Canadians, as consumers, but also as workers and business owners, felt a near-immediate impact. Following this dispute, the Minister of Labour announced the Industrial Inquiry Commission, or IIC, on West Coast Ports to examine longshore bargaining structures and processes.

Earlier this year, after extensive consultation, the IIC, which was led by well-respected experts, released its report, concluding that the current bargaining structure "... is broken but not beyond repair."

Two key recommendations emerged from the report that are relevant tonight.

First, that the Canada Labour Code should be updated to allow for a single geographic certification along West Coast ports that appoints one employer organization and one trade union to negotiate on behalf of their respective organizations. This type of structure would align the West Coast with all other major ports around the country and contribute to greater bargaining certainty.

Second, the Canada Labour Code should be updated to include ministerial access to a special mediator in circumstances where bargaining has truly been bogged down. A special mediator could be empowered beyond standard mediation processes to keep the parties at the bargaining table. During this process, strikes and lockouts would be paused.

Troisièmement, il arrive parfois que l'aide du gouvernement soit requise dans le cadre du processus de négociation. Une telle intervention du gouvernement est appropriée et bénéfique, non seulement pour le système, mais aussi pour la population canadienne en général.

Quatrièmement, l'intervention du gouvernement devrait avoir pour objectif de maintenir les parties à la table des négociations pour trouver des solutions en vue de conclure une convention collective. Personne ne souhaite qu'une tierce partie indépendante rédige ses contrats.

Enfin, des mécanismes de règlement des différends efficaces peuvent être nécessaires lorsque toutes les tentatives d'arriver à une entente achoppent et que les négociations semblent irrémédiablement rompues.

Prenons un exemple récent. En juillet 2023, selon les estimations, la perturbation des échanges commerciaux en raison d'une grève de 13 jours dans les ports de la côte Ouest du Canada a coûté 10 milliards de dollars au Canada. Concrètement, cela a paralysé l'économie. Pour les Canadiens, en tant que consommateurs, travailleurs ou dirigeants d'entreprise en ont ressenti les répercussions presque immédiatement. À la suite de ce conflit, le ministre du Travail a annoncé la création d'une commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte ouest pour examiner les structures et processus de négociation des débardeurs.

Plus tôt cette année, après de vastes consultations, la commission d'enquête sur les relations de travail, dirigée par des experts très respectés, a publié son rapport, concluant que le système de négociation actuelle « [...] est défectueux, mais pas irréparable ».

Deux recommandations clés issues du rapport sont pertinentes ce soir.

Premièrement, le Code canadien du travail devrait être mis à jour pour permettre une accréditation par région géographique unique le long des ports de la côte Ouest qui désigne une organisation patronale et un syndicat pour négocier au nom de leurs organisations respectives. Ce type de structure harmoniserait les ports de la côte Ouest avec tous les autres grands ports du pays et contribuerait à une plus grande certitude en matière de négociation.

Deuxièmement, le Code canadien du travail devrait être mis à jour pour inclure l'accès ministériel à un médiateur spécial dans les cas où les négociations sont vraiment paralysées. Un médiateur spécial pourrait avoir le pouvoir d'aller au-delà des processus de médiation standard afin de maintenir les parties à la table des négociations. Durant ce processus, les grèves et les lock-out seraient suspendus.

Both of these changes could and, we believe, should be made immediately. They both constitute meaningful steps in the right direction towards the goal of keeping parties at the bargaining table. These changes would not remove the right to strike, but they might help avoid unnecessary work stoppages.

This is just the beginning. At the NMG, we believe the time is now to engage in a comprehensive discussion on the future of collective bargaining under the Canada Labour Code — which is why your study here tonight is so encouraging to us. But the only way to do this properly is via genuine tripartite consultation involving government, business and labour.

The Prime Minister speaks of his desire to transform the Canadian economy, particularly as it relates to our place in the global order. Increasing trade, for example, with non-U.S. countries inevitably means increased activities at Canada's ports. Without labour stability, these efforts are futile. In real terms, our brand as a place to do business is at stake when our supply chains are unstable due to labour unrest.

Our recommendations are therefore two-pronged: First, where solutions have already been comprehensively studied and recommendations presented — for example, in the *Industrial Inquiry Commission Report on West Coast Ports* — we believe now is the time for government to act. Of note, bargaining along the West Coast begins again in just over a year.

Second, we would support a broader, longer-term tripartite consultation about the future of the system of collective bargaining under Part I of the Canada Labour Code. Thank you.

Barry Eidlin, Associate Professor, Department of Sociology, McGill University, As an individual: Thank you, senators, for inviting me here tonight to speak with you about labour relations in the rail and marine sectors.

[*Translation*]

I'm an associate professor of sociology at McGill University, where I've been teaching since 2015. I specialize in the study of labour movements, policy and public policy and have published a number of articles on training and the development of labour relations frameworks in Canada and the U.S.

Ces deux changements peuvent et, selon nous, doivent être apportés immédiatement. Ils constituent tous les deux des mesures concrètes dans la bonne direction pour atteindre l'objectif de maintenir les parties à la table des négociations. Ces changements ne supprimeraient pas le droit de grève, mais pourraient contribuer à éviter des arrêts de travail inutiles.

Ce n'est que le début. À la CMC, nous croyons qu'il est maintenant temps d'engager une discussion exhaustive sur l'avenir des négociations collectives en vertu du Code canadien du travail — et c'est la raison pour laquelle votre étude ici ce soir est si encourageante pour nous. Mais la seule façon de faire les choses correctement est par l'entremise d'une véritable consultation tripartite entre le gouvernement, les entreprises et les syndicats.

Le premier ministre parle de son désir de transformer l'économie canadienne, plus particulièrement en ce qui concerne notre place dans l'ordre mondial. Une augmentation des échanges commerciaux, par exemple, avec des pays autres que les États-Unis, signifiera inévitablement une augmentation des activités aux ports canadiens. Sans stabilité de la main-d'œuvre, ces efforts resteront vains. Concrètement, notre image de marque en tant qu'endroit où faire des affaires est en jeu lorsque nos chaînes d'approvisionnement sont instables en raison de conflits de travail.

Nos recommandations comportent donc deux volets: premièrement, lorsque des solutions ont déjà fait l'objet d'une étude exhaustive et que des recommandations ont été présentées — par exemple, dans le rapport de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest —, nous croyons que le moment est venu pour le gouvernement d'agir. Il convient de noter que les négociations sur la côte Ouest reprendront dans un peu plus d'un an.

Deuxièmement, nous appuierions une consultation tripartite plus vaste et plus longue sur l'avenir du système de négociation collective en vertu de la partie I du Code canadien du travail. Merci.

Barry Eidlin, professeur agrégé, Département de sociologie, Université McGill, à titre personnel : Merci, sénateurs, de m'avoir invité ce soir pour discuter avec vous des relations de travail dans les secteurs ferroviaire et maritime.

[*Français*]

Je suis professeur agrégé de sociologie à l'Université McGill, où j'enseigne depuis 2015. Je suis spécialisé dans l'étude des mouvements syndicaux, de la politique et des politiques publiques. J'ai publié de nombreux articles sur la formation et le développement des régimes de travail au Canada et aux États-Unis.

Although I'll deliver my presentation in English, I'd be happy to answer questions in English or French.

[English]

I have two points to make today. First, Charter-protected rights must not be violated systematically if the Charter is to have any meaning. Second, back-to-work orders are an ineffective means to achieve industrial peace.

First is the Charter. As we have discussed, the Supreme Court of Canada ruled in 2015, in *Saskatchewan Federation of Labour v. Saskatchewan*, that the right to strike is integral to Canadians' freedom of association.

I will read it; it is worth reading. The court held that:

The right to strike is not merely derivative of collective bargaining, it is an indispensable component of that right

And they further held that:

This collective action at the moment of impasse is an affirmation of the dignity and autonomy of employees in their working lives.

The Supreme Court's ruling recognized two things: First, the right to strike is the foundation of collective bargaining; and, second, the right to strike is integral to human freedom in the workplace. Ordering workers back to work compels them to work against their will, under conditions to which they have not agreed and under penalty of sanction or loss of livelihood.

Simply put, Charter rights are important. They are not absolute, as several others have mentioned today, but there must be stringent rules specifying when they can be violated. This has generally not been the case for the right to strike. Instead, in recent years, federal governments have invoked section 107 of the Canada Labour Code to order workers back to work, not only in the marine and rail sectors but also at Canada Post and at Air Canada. This dispenses with governments having to invoke the "notwithstanding" clause, as we saw earlier this week in Alberta.

The use of section 107 is novel, but it is part of a tradition that labour scholars Leo Panitch and Donald Swartz have called "permanent exceptionalism." That is that Canadian governments and employers declare their support for collective bargaining

Même si je ferai ma présentation en anglais, je serai heureux de répondre aux questions en français ou en anglais, comme vous le désirez.

[Traduction]

J'ai deux points à soulever aujourd'hui. Premièrement, les droits garantis par la Charte ne doivent pas être violés systématiquement si l'on veut que la Charte ait un sens. Deuxièmement, les ordonnances de retour au travail constituent un moyen inefficace de favoriser la paix industrielle.

Le premier porte sur la Charte. Comme nous en avons discuté, la Cour suprême du Canada a statué en 2015, dans l'affaire *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*, que le droit de grève fait partie intégrante de la liberté d'association des Canadiens.

Je vais lire un passage, car cela vaut la peine. La cour a déclaré ce qui suit :

[Le droit de grève] n'est pas seulement dérivé du droit à la négociation collective, il en constitue une composante indispensable.

Et elle dit également :

Cette action concertée à l'occasion d'une impasse se veut une affirmation de la dignité et de l'autonomie personnelle des salariés pendant leur vie professionnelle.

La décision de la Cour suprême a reconnu deux choses : premièrement, le droit de grève est le fondement de la négociation collective et, deuxièmement, le droit de grève fait partie intégrante de la liberté humaine sur le lieu de travail. Obliger les travailleurs à retourner au travail les contraint à travailler contre leur gré, dans des conditions qu'ils n'ont pas acceptées et sous peine de sanctions ou de perte de leur moyen de subsistance.

Autrement dit, les droits garantis par la Charte sont importants. Ils ne sont pas absous, comme plusieurs l'ont mentionné aujourd'hui, mais des règles strictes doivent être en place pour préciser quand ils peuvent être violés. Cela n'a généralement pas été le cas pour le droit de grève. Au contraire, ces dernières années, les gouvernements fédéraux ont invoqué l'article 107 du Code canadien du travail pour ordonner aux travailleurs de reprendre le travail, non seulement dans les secteurs maritime et ferroviaire, mais aussi à Postes Canada et à Air Canada. Cela évite aux gouvernements de devoir invoquer la clause dérogatoire, comme nous l'avons vu plus tôt cette semaine en Alberta.

Le recours à l'article 107 est nouveau, mais il s'inscrit dans une tradition que les spécialistes du droit du travail Leo Panitch et Donald Swartz ont qualifié d'"exceptionnalisme permanent". En effet, les gouvernements et les employeurs canadiens

rights and even the right to strike while repeatedly finding reasons to circumvent those rights “just this once.”

As a result, between 2002 and 2019, Canada accounted for 54% of all complaints of violations of labour rights filed with the International Labour Organization’s Committee on Freedom of Association against G7 countries. Those would be similar countries.

But to my second point, Charter rights aside, restricting workers’ right to strike through back-to-work orders or expanded definitions of what counts as “essential workers” is an ineffective means to achieve industrial peace.

Previous Canadian governments have learned this the hard way. In the 1940s, repeated restrictions on strikes stoked further class conflict, leading then-Prime Minister William Lyon Mackenzie King to realize that a stable industrial relations system required compelling employers to recognize and negotiate with unions. The foundation of that compulsion was workers’ right to strike. Restricting workers’ ability to strike too much eliminated employers’ incentive to bargain and stoked worker resentment, which generated further conflict. Employers had to face sanctions to get them to the table and to tamp down labour conflict.

A few decades later, faced with a similar rise in militancy among public sector workers in the 1960s, then-Prime Minister Lester B. Pearson advised against strike bans, reasoning that:

... if public servants are to be told that under law they can never strike, one may be precipitating the very thing one is trying to prevent.

As labour militancy has returned in recent years — and you’ve heard this from other panellists tonight — I am concerned that our current government is forgetting or ignoring the hard-learned lessons of its predecessors. Repeated back-to-work orders have reduced employers’ incentive to bargain and left Canadian workers wondering if the Charter even applies to them. Meanwhile, workplace grievances have continued to fester and bubble up time and again. The predictable result — we’ve seen this most notably in the marine sector — has been repeated labour disputes.

A robust system of collective bargaining relies on strong incentives to reach negotiated agreements, which must be backed by a meaningful right to strike. Trying to solve labour disputes through ad hoc government intervention may solve the

déclarent leur soutien aux droits à la négociation collective et même au droit de grève tout en trouvant régulièrement des raisons de contourner ces droits « juste cette fois-ci ».

Par conséquent, entre 2002 et 2019, le Canada était à l’origine de 54 % de toutes les plaintes de violations des droits du travail déposées auprès du Comité de la liberté syndicale de l’Organisation internationale du travail contre les pays du G7. Ce sont des pays similaires.

Mais pour en venir à mon deuxième point, si nous mettons de côté les droits garantis par la Charte, le fait de restreindre le droit de grève des travailleurs par des ordonnances de retour au travail ou des définitions élargies de ce qui constitue un « travailleur essentiel » est un moyen inefficace d’instaurer la paix industrielle.

Les gouvernements canadiens précédents l’ont appris à leurs dépens. Dans les années 1940, les restrictions répétées sur les grèves ont attisé la lutte des classes, ce qui a amené le premier ministre de l’époque, William Lyon Mackenzie King, à prendre conscience qu’un système de relations industrielles stable exigeait d’obliger les employeurs à reconnaître les syndicats et à négocier avec eux. Le fondement de cette obligation était le droit de grève des travailleurs. Le fait de trop restreindre la capacité des travailleurs à faire la grève a éliminé la motivation des employeurs à négocier et a alimenté le ressentiment des travailleurs, ce qui a donné lieu à plus de conflits. Les employeurs ont dû faire face à des sanctions pour les amener à la table de négociation et apaiser les conflits de travail.

Quelques décennies plus tard, devant une augmentation semblable du militantisme parmi les travailleurs du secteur public dans les années 1960, le premier ministre de l’époque, Lester B. Pearson, a déconseillé l’interdiction des grèves, faisant valoir ce qui suit :

[...] si l’on dit aux fonctionnaires qu’ils ne peuvent jamais faire la grève en vertu de la loi, on risque de précipiter précisément ce que l’on cherche à éviter.

Avec le retour du militantisme syndical au cours des dernières années — et d’autres témoins vous l’ont dit ce soir —, je crains que notre gouvernement actuel oublie ou ignore les leçons durement apprises par ses prédécesseurs. Les ordonnances de retour au travail répétées ont réduit la motivation des employeurs à négocier et ont laissé les travailleurs canadiens se demander si la Charte s’applique à eux. Pendant ce temps, les griefs sur le lieu de travail ont continué à s’envenimer et à refaire surface encore et encore. Le résultat prévisible — nous l’avons vu plus particulièrement dans le secteur maritime — a été une succession de conflits de travail.

Un système de négociation collective solide repose sur de forts incitatifs à conclure des accords négociés, qui doivent être soutenus par un véritable droit de grève. Tenter de résoudre des conflits de travail par l’entremise d’interventions ponctuelles du

short-term problem but creates bigger problems down the road. Thank you for your time.

The Chair: Thank you, professor. We now move on to questions from our senators. I remind senators that you have a maximum of five minutes of time for this round. We have our building reserved for another 32 minutes.

I invite our deputy chair, Senator Dasko, to ask the first question.

Senator Dasko: Thank you, witnesses, for being here. Professor Eidlin, there was a private member's bill presented, Bill C-247, An Act to amend the Canada Labour Code, which would repeal section 107 of the Code. Do you support that?

Mr. Eidlin: Absolutely.

Senator Dasko: You do?

Mr. Eidlin: Yes. Well, it's important to recognize that section 107 has been on the books for many decades now, but it has only been with the recent series of Liberal governments that we've seen this novel interpretation of it.

I called up a quote from a former Conservative minister of labour, Lisa Raitt, who is the first one who actually developed the provision in section 107 that would allow referral to the CIRB around investigating labour disputes. When she was asked about the Liberals' use of section 107, she said:

If you find a lawyer who can tell you that it's possible [for the minister to order the parties into arbitration], then I wish I had their advice 15 years ago. But as far as I'm concerned, you aren't able to do that.

It's really how we interpret section 107, but I think it does provide too much leeway. At least with a back-to-work order, you have to get the legislature together. You can have a debate on it. It basically allows the government in power to order workers back to work essentially by email, and I think that is an overstep of governmental power.

Senator Dasko: Mr. Hynes, do you support this private member's bill, the repeal of section 107?

Mr. Hynes: The use of section 107 is novel. I don't disagree with that. My sense is it came about in the past few years because the three Ministers of Labour who have invoked it have viewed the circumstances of the labour dispute in question to be so extraordinary that they felt it necessary to interpret this provision in such a way as to get the parties back to the

gouvernement peut régler le problème à court terme, mais cela crée des problèmes plus importants plus tard. Merci du temps que vous m'avez consacré.

Le président : Merci, monsieur Eidlin. Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs. Je leur rappelle qu'ils disposent d'au plus cinq minutes pour cette série de questions. Le bâtiment est réservé pour encore 32 minutes.

J'invite notre vice-présidente, la sénatrice Dasko, à poser la première question.

La sénatrice Dasko : Merci aux témoins d'être ici. Monsieur Eidlin, un projet de loi d'initiative parlementaire a été présenté, le projet de loi C-247, Loi modifiant le Code canadien du travail, qui abrogerait l'article 107 du code. L'appuyez-vous?

M. Eidlin : Absolument.

La sénatrice Dasko : Vous l'appuyez?

M. Eidlin : Oui. Eh bien, il est important de reconnaître que l'article 107 est en vigueur depuis de nombreuses décennies, mais ce n'est que depuis l'arrivée au pouvoir d'une succession de gouvernements libéraux que nous sommes témoins de cette nouvelle interprétation.

J'ai cité les propos d'une ancienne ministre conservatrice du Travail, Lisa Raitt, qui est la première à avoir élaboré la disposition à l'article 107 qui permettrait de renvoyer au Conseil canadien des relations industrielles, ou CCRI, les enquêtes sur les conflits de travail. Lorsqu'on lui a demandé ce qu'elle pensait de l'utilisation de l'article 107 par les libéraux, elle a répondu ce qui suit :

Si vous trouvez un avocat qui peut vous dire que c'est possible [que le ministre ordonne aux parties d'aller en arbitrage], alors j'aurais aimé avoir son avis il y a 15 ans. En ce qui me concerne, vous ne pouvez pas faire cela.

C'est vraiment ainsi que nous interprétons l'article 107, mais je pense qu'il donne une trop grande marge de manœuvre. Avec une ordonnance de retour au travail, au moins, vous devez réunir l'assemblée législative. Vous pouvez en débattre. Il permet essentiellement au gouvernement au pouvoir d'ordonner aux travailleurs de retourner au travail par courriel, et je pense que c'est un abus de pouvoir de la part du gouvernement.

La sénatrice Dasko : Monsieur Hynes, comment appuyez-vous ce projet de loi d'initiative parlementaire qui vise à abroger l'article 107?

M. Hynes : Le recours à l'article 107 est nouveau. Je ne suis pas contre. Je pense qu'on a commencé à l'utiliser ces dernières années parce que les trois ministres du Travail qui l'ont invoqué ont estimé que les circonstances du conflit de travail étaient si exceptionnelles qu'ils ont jugé nécessaire d'interpréter la disposition de manière à ce que les parties retournent à la table

negotiating table, back to work, through a process of binding arbitration.

We are going to see all three of those circumstances make their way through the court system. I would be interested in seeing these things through to see how the courts interpret the use of this provision before we wholeheartedly and wholesale remove it from the Canada Labour Code.

It was put there for a reason. It is a broad clause that gives the minister some authority in these extraordinary circumstances. There are other tools we could use, which I talked about a little in my comments, but to remove it without going through that process would be premature.

Senator Dasko: There is litigation right now.

Mr. Hynes: There is. In all three cases, that has been used.

Senator Dasko: It is on this section.

Mr. Hynes: That is correct.

Senator Dasko: Is it with respect to repealing this section?

Mr. Hynes: No, it is around its use. Its use has been challenged by the unions in all three cases.

Senator Dasko: Ms. Gascon, I want to say that our committee visited the Port of Montreal last year, and it was a very productive visit. We were very impressed with the port. Thank you very much for hosting us at that time.

Do you have any suggestions or proposals for changing legislation or regulation with respect to the Canada Labour Code? I wasn't quite sure from your comments.

Ms. Gascon: I appreciate Mr. Hynes and the professor talking about their views, but from our perspective, we receive the impact of a strike. The port gets shut down. At one point, the Port of Prince Rupert, the Port of Vancouver and the Port of Montreal were shut down. The goods we move propel the economy. In those containers you have medical equipment, agriculture equipment, the entire collection for Christmas for a small store somewhere and so on. There are all kinds of goods. It creates a lot of disruption and a lot of hardship.

In 2023, former Minister O'Regan launched an inquiry under section 108. This inquiry yielded a report that was tabled in 2025, and this is what Mr. Hynes spoke about, I believe.

This report contains eight recommendations. You may like the recommendations or you may feel that they're not good enough or could be stronger, but they are somewhere to start from.

des négociations et au travail par l'entremise d'un processus d'arbitrage exécutoire.

Le système judiciaire sera saisi de ces trois circonstances. Je serais intéressé de suivre ces affaires pour voir comment les tribunaux interprètent le recours de cette disposition avant de la supprimer sans réserve du Code canadien du travail.

Elle y a été intégrée pour une raison. C'est une disposition générale qui confère au ministre certains pouvoirs dans ces circonstances exceptionnelles. Nous pourrions utiliser d'autres outils, dont j'ai parlé un peu dans mes commentaires, mais il serait prématûr de la supprimer sans passer par ce processus.

La sénatrice Dasko : Il y a un différend en ce moment.

M. Hynes : Oui, dans les trois cas, cela a été utilisé.

La sénatrice Dasko : C'est sur cet article.

M. Hynes : C'est exact.

La sénatrice Dasko : Est-ce à propos de l'abrogation de cet article?

M. Hynes : Non, c'est au sujet de son utilisation. Les syndicats ont contesté son utilisation dans les trois cas.

La sénatrice Dasko : Madame Gascon, je tiens à dire que notre comité a visité le port de Montréal l'an dernier, et ce fut une visite très productive. Le port nous a beaucoup impressionnés. Je vous remercie de nous avoir accueillis à cette occasion.

Avez-vous des suggestions ou des propositions pour modifier la loi ou la réglementation concernant le Code canadien du travail? Je n'ai pas bien compris vos commentaires.

Mme Gascon : Je suis reconnaissante à MM. Hynes et Eidlin d'avoir exprimé leur point de vue, mais de notre côté, nous subissons les conséquences d'une grève. Le port a été fermé. À un moment donné, les ports de Prince Ruper, de Vancouver et de Montréal ont été fermés. Les marchandises que nous transportons stimulent l'économie. Ces conteneurs contiennent du matériel médical, de l'équipement agricole, toute la collection de Noël d'un petit magasin quelque part, etc. Il y a toutes sortes de marchandises. Cela crée beaucoup de perturbations et de difficultés.

En 2023, l'ancien ministre O'Regan a lancé une enquête en vertu de l'article 108. Cette enquête a donné lieu à un rapport qui a été déposé en 2025, et c'est ce dont M. Hynes a parlé, je crois.

Ce rapport renferme huit recommandations. Vous aimez peut-être les recommandations ou vous estimez peut-être qu'elles ne sont pas assez bonnes ou pourraient être plus fermes, mais c'est un début.

From where we're sitting, could we look at those recommendations, see their value and whether there's an implementation plan that could be looked at? I believe they offer some path to resolving this in a manner that preserves, as the professor mentioned, the employees' right to strike and their Charter rights.

Senator Dasko: Thank you.

Senator Wilson: My question is for Ms. Gascon and, potentially, for Mr. Hynes.

First, Ms. Gascon, it's great to see you again, in very different roles. Thank you for flagging the issue of sovereignty, because I don't think that's something that's come up so far. It is germane to part of the rationale for us trying to solve this.

I want to specifically ask about the Ready and Rogers report. Both you and Mr. Hynes spoke about it. We've looked at the report. I've met with people about the report.

While I agree it appears to represent, if you will, some low-hanging fruit in terms of something that could be done fairly quickly, one of the concerns I have is around the special mediator process and whether that is going to help us with this constant threat of strike. It seems to me there needs to be a time frame or something that allows us to do what we're seeing in the U.S., where it really takes the temperature down. I'm interested in your thoughts on how we might be able to do that with a special mediator process.

Ms. Gascon: It's nice to see you as well, senator.

You talked about economic sovereignty, and this is something that I talk about on all of the platforms where I'm given the opportunity to speak.

When the commodities don't pass by a Canadian port and they pass by a U.S. port, let's face it, commodities start moving out the moment there is a threat. You know, as I do, senator, that the shipping lines don't wait. They are a creature of finding the path of least resistance to move their goods, and resilience is key. They need to have stability and resilience. You see the cargo moving very rapidly. This is Canadian cargo destined for Canadian companies or Canadian importers or exporters that goes through a U.S. port, and in the current geopolitical context, I don't think this is acceptable.

On that, the Vince Ready report speaks about the special mediation process. As I said, it may not be the strongest recommendation, but it is a place where we need to explore whether this can work.

Pourrions-nous examiner ces recommandations, évaluer leur valeur et déterminer s'il existe un plan de mise en œuvre qui pourrait être envisagé? Je crois qu'elles offrent une piste de solution pour résoudre ce problème d'une manière qui préserve, comme M. Eidlin l'a mentionné, le droit de grève et les droits garantis par la Charte des employés.

La sénatrice Dasko : Merci.

Le sénateur Wilson : Ma question s'adresse à Mme Gascon et, peut-être, à M. Hynes.

Premièrement, madame Gascon, je suis ravi de vous revoir, dans des rôles très différents. Je vous remercie d'avoir attiré l'attention sur la question de la souveraineté, car je ne pense pas qu'elle avait été soulevée jusqu'à présent. Cela fait partie des raisons pour lesquelles nous tentons de régler ce problème.

Je veux vous interroger plus précisément sur le rapport Ready et Rogers. M. Hynes et vous en avez tous les deux parlé. Nous avons examiné le rapport. J'ai rencontré des gens pour en discuter.

Même si je conviens que cela semble représenter, pour ainsi dire, une solution facile à mettre en œuvre rapidement, l'une de mes préoccupations concerne le processus de médiation spéciale et la question de savoir s'il nous aidera avec cette menace constante de grève. J'ai l'impression qu'il doit y avoir un échéancier ou quelque chose qui nous permette de faire ce que nous voyons aux États-Unis, ce qui permet vraiment de calmer les esprits. J'aimerais connaître votre avis sur la manière dont nous pourrions y parvenir grâce à un processus de médiation spéciale.

Mme Gascon : Je suis également ravie de vous voir, sénateur.

Vous avez parlé de la souveraineté économique, et c'est un sujet que j'évoque sur toutes les plateformes où j'ai l'occasion de m'exprimer.

Lorsque les marchandises ne transitent pas par un port canadien, mais par un port américain, il faut bien le dire, elles commencent à se déplacer dès qu'il y a une menace. Tout comme moi, vous savez, sénateur, que les compagnies de transport maritime n'attendent pas. Elles trouvent la trajectoire la plus facile pour transporter leurs marchandises, et la résilience est essentielle. Elles ont besoin de stabilité et de résilience. Les cargaisons circulent très rapidement. C'est une cargaison canadienne destinée à des entreprises canadiennes ou à des importateurs ou exportateurs canadiens qui transite par un port américain et, dans le contexte géopolitique actuel, je ne pense pas que ce soit acceptable.

À ce sujet, le rapport Vince Ready évoque le processus de médiation spéciale. Comme je l'ai dit, ce n'est peut-être pas la recommandation la plus solide, mais c'est une avenue que nous devons explorer pour voir si cela peut fonctionner.

What we are seeing in our situation, and this is particular to Montreal, is long-term grievance between the parties that cannot seem to move forward. At least having someone new look at things and accompanying both parties could offer a way forward.

Vancouver is a year away from negotiation. I'm not sure where we will be following the arbitration process. I don't think doing another full inquiry would give us the time. We need to move forward.

Senator Lewis: Thank you to all the witnesses for being here this evening.

With the people we've heard prior to this panel, it's 75 years of unrest, to what you said as well, professor. As we go forward with this, we talk about \$10 billion worth of losses at the West Coast and opportunity loss as well within the Port of Montreal every time one of these labour disruptions happens. That doesn't just affect the companies. It affects the union workers as well, and other union workers.

Professor, what's the solution to get into something new? The same old, same old hasn't worked since 1950.

We heard yesterday about how disproportionate these strike actions are related to transport. It's a huge issue, it's getting worse all the time and all of our customers recognize it as we try to export. Where do we go from here? That's what we're trying to do as a committee.

Mr. Eidlin: You heard Mr. Harvey from the Railway Association of Canada talk in the first panel about the need to shape expectations among shippers, that we need a stable labour relations system to shape expectations among shippers so that they don't divert their shipments.

What we need to do here is to shape expectations among employers that government intervention is not coming to the rescue in the negotiations process. This isn't port and rail, but at Air Canada, you saw this clearly when the CEO just said outright that they didn't really negotiate because they assumed that the government was going to issue a section 107 order. We see how employers are essentially trained now to rely on government intervention in labour disputes. I talked about the hard-learned lessons that governments have acquired, but this is only after repeated efforts at government intervention at clamping down.

Ce que nous voyons dans notre situation, et plus particulièrement à Montréal, c'est un grief de longue date entre les parties qui semblent incapables d'aller de l'avant. Le fait d'avoir quelqu'un de nouveau qui examine la situation et accompagne les deux parties pourrait être une solution.

Vancouver est à un an des négociations. Je ne sais pas où nous en serons dans le processus d'arbitrage. Je ne pense pas qu'une nouvelle enquête complète nous laisserait le temps nécessaire. Nous devons aller de l'avant.

Le sénateur Lewis : Merci à tous les témoins d'être ici ce soir.

Comme l'ont mentionné les témoins précédents, cette agitation ouvrière perdure depuis 75 ans, et vous l'avez également souligné, monsieur Eidlin. À mesure que nous avançons, nous parlons de pertes estimées à 10 milliards de dollars sur la côte Ouest et de pertes de débouchés au port de Montréal chaque fois qu'un conflit de travail éclate. Cette situation ne touche pas seulement les entreprises. Elle a aussi une incidence sur les travailleurs syndiqués et d'autres.

Monsieur Eidlin, quelle est la solution pour adopter une nouvelle approche? Les mêmes vieilles méthodes ne fonctionnent plus depuis 1950.

Nous avons entendu hier à quel point ces grèves sont disproportionnées par rapport aux transports. C'est un problème de taille, qui ne cesse de s'aggraver, et tous nos clients en sont conscients alors que nous essayons d'exporter nos produits. Qu'allons-nous faire? C'est ce que nous essayons de déterminer au comité.

M. Eidlin : Vous avez entendu M. Harvey, de l'Association des chemins de fer du Canada, parler dans le premier groupe de témoins de la nécessité de façonner les attentes des expéditeurs, du fait que nous avons besoin d'un système de relations de travail stable pour façonner les attentes des expéditeurs afin qu'ils ne détournent pas leurs expéditions.

Ce que nous devons faire ici, c'est faire comprendre aux employeurs que le gouvernement n'interviendra pas pour les aider dans le processus de négociation. Il ne s'agit pas des ports et des chemins de fer, mais chez Air Canada, vous l'avez clairement vu lorsque le PDG a dit sans équivoque qu'ils n'avaient pas vraiment négocié parce qu'ils pensaient que le gouvernement allait émettre une ordonnance en vertu de l'article 107. Nous voyons comment les employeurs sont essentiellement conditionnés pour compter sur l'intervention du gouvernement dans les conflits de travail. J'ai parlé des leçons durement apprises par le gouvernement, mais ce n'était qu'après des efforts répétés pour réprimer l'intervention du gouvernement.

The solution, to my mind, is essentially a more robust to right to strike, because we've heard from the employer representatives about the tremendously disruptive effects of those strikes, which is absolutely correct, but that is precisely the point of a strike. It is the threat of disruption that creates a pressure-cooker environment that creates the conditions necessary to bring parties together to reach agreement. If you reduce that pressure, it reduces the incentive to reach an agreement.

We need to understand collective bargaining and the right to strike as the fulcrum on which a stable collective bargaining system can rely.

Senator Lewis: Mr. Hynes, do you have a comment on that?

Mr. Hynes: I don't want to turn this into a debate club, but I take enormous exception with what my colleague said.

Employers are not begging for the government to bail them out. Employers want to negotiate freely and fairly with their labour unions and come to agreement at the end of the day. We are having real challenges getting that done, and we are seeing it across various industries. I don't need to repeat all the reasons why this is causing an enormous impact on Canadians. We need to find tools that keep the parties at the bargaining table to avoid the lever that some parties want to quickly pull, which is saying, "Let's withdraw our services and exact some pain on the employer and the public," to perhaps get a better deal. What we want are the tools.

The Vince Ready report lays out some options. It threads the needle, a difficult one, between balancing the right to strike with not letting somebody exact this kind of economic harm on our country. A special mediator is not a silver bullet, but we think this is a good step in the right direction: a mediator with more powers than the current mediator has to keep at the table to get deals. No one wants an arbitrator to write their collective agreements, full stop.

Senator Simons: I was the star of my high school debate club. I always love a good debate club.

Professor Eidlin, as you may have heard when I introduced myself, I'm from Alberta. This week, the premier of my province not only ordered striking teachers back to work, but she also invoked the "notwithstanding" clause, stripping from them any capacity to challenge that. To my mind, the most egregious layer of that cake is that she imposed upon them the same contract they had rejected by a vote of almost 90%.

À mon avis, la solution consiste essentiellement à renforcer le droit de grève, car les représentants des employeurs nous ont parlé des effets extrêmement perturbateurs de ces grèves, ce qui est tout à fait vrai, mais c'est précisément le but d'une grève. C'est la menace de perturbation qui crée un environnement sous pression propice à la conclusion d'une entente entre les parties. Si vous réduisez ces pressions, vous réduisez la motivation à conclure une entente.

Nous devons considérer la négociation collective et le droit de grève comme les piliers sur lesquels repose un système de négociation collective stable.

Le sénateur Lewis : Monsieur Hynes, avez-vous une observation à formuler à ce sujet?

M. Hynes : Je ne veux pas transformer cette discussion en séance de club de débat, mais je suis totalement en désaccord avec les propos de mon collègue.

Les employeurs ne supplient pas le gouvernement de les renflouer. Les employeurs veulent négocier librement et équitablement avec leurs syndicats et parvenir en fin de compte à un accord. Nous avons de réelles difficultés à le faire, et nous le constatons dans divers secteurs. Je n'ai pas besoin de répéter toutes les raisons pour lesquelles cela a d'énormes répercussions sur les Canadiens. Nous devons trouver des outils qui permettent de garder les parties à la table des négociations afin d'éviter que certaines d'entre elles ne recourent rapidement à la menace de « retirer leurs services et de faire souffrir l'employeur et le public », afin d'obtenir peut-être un meilleur accord. Ce que nous voulons, ce sont des outils.

Le rapport de Vince Ready présente plusieurs options. Dans ce rapport, M. Ready tente le difficile exercice consistant à trouver un équilibre entre le droit de grève et la nécessité d'empêcher que quelqu'un ne cause des préjudices économiques de ce genre à notre pays. L'intervention d'un médiateur spécial n'est pas une solution miracle, mais nous pensons que c'est un pas dans la bonne direction. Ce médiateur doit être doté de pouvoirs plus étendus que ceux dont dispose le médiateur actuel, et il doit rester à la table des négociations pour parvenir à des accords. Personne ne souhaite qu'un arbitre rédige ses conventions collectives, un point c'est tout.

La sénatrice Simons : J'étais l'étoile du club de débat de mon école secondaire. J'ai toujours adoré les bons clubs de débat.

Professeur Eidlin, comme vous l'avez peut-être entendu lorsque je me suis présentée, je viens de l'Alberta. Cette semaine, la première ministre de ma province a non seulement ordonné aux enseignants en grève de reprendre le travail, mais elle a aussi invoqué la disposition de dérogation, qui les prive de toute possibilité de contester cette décision. À mon avis, ce qui est le plus scandaleux dans tout cela, c'est qu'elle leur a imposé

le même contrat que près de 90 % d'entre eux avaient rejeté lors d'un vote.

Mr. Eidlin: Yes.

Senator Simons: I'm wondering if you could speak to us about the precedent that sets for other jurisdictions and the consequences to the mood of organized labour in this country. I know what the mood is in my province, but can you speak about what the ripple effect of these actions in Alberta might be for other jurisdictions and labour sectors?

Mr. Eidlin: Generally, it's quite concerning. The problem that we're running into is the extent of government's ability to enact laws and have them respected ultimately lies on their being perceived as legitimate. When you have a situation like you saw in Alberta this week, where the government is invoking the "notwithstanding" clause — so basically publicly stating they are violating workers' Charter rights to ram through an agreement that they had rejected — it's not just a problem that it forces that group of workers back to work against their will and the lack of goodwill and the rancour that is going to occur. It chips away at the legitimacy of government action. It really speaks to the importance of avoiding those kinds of situations.

It goes back to that quote from Lester B. Pearson. First, at a practical level, in trying to prohibit the actions we don't want to see, we might be provoking them. If we care about a stable labour relations regime, we need to have a regime that everyone recognizes as legitimate. We may not always agree with everything, but we at least understand that it's a regime in which we can get a fair hearing: We might not always win, but at least the rules are fair.

Senator Simons: Mr. Hynes, the point of a strike is, in fact, to inflict suffering on the employer and the general public. That is the weapon the workers have. I understand why we don't like that, but that is the function of a strike.

I wanted to come back to what you said, and I need to understand this because I was bothering Senator Wilson. He says there are more than 100 different unions involved at the Port of Vancouver, and you mentioned that this is a particular problem on the West Coast, so why is it a problem with the West Coast ports and not with others?

Mr. Eidlin : Oui.

La sénatrice Simons : Je me demande si vous pourriez nous parler du précédent que cela crée pour d'autres provinces et des conséquences que cela a pour le moral des syndicats de notre pays. Je sais quel est le moral dans ma province, mais pourriez-vous nous parler des répercussions que les mesures prises en Alberta pourraient avoir sur d'autres provinces et d'autres secteurs syndicaux?

Mr. Eidlin : De manière générale, cette situation est assez préoccupante. Le problème auquel nous faisons face, c'est que la capacité du gouvernement à promulguer des lois et à les faire respecter repose en fin de compte sur leur légitimité. Lorsqu'une situation comme celle que vous avez observée en Alberta cette semaine survient, une situation où le gouvernement invoque la disposition de dérogation — c'est-à-dire qu'il déclare publiquement qu'il viole les droits des travailleurs garantis par la Charte afin de leur imposer un accord qu'ils avaient rejeté —, le problème ne se limite pas au fait que cela oblige ce groupe de travailleurs à reprendre le travail contre leur gré, que cela démontre un manque de bonne volonté et que la rancœur va en découler. Cela compromet la légitimité des mesures prises par le gouvernement, et cela montre bien l'importance d'éviter ce genre de situations.

Cela nous ramène à la citation de Lester B. Pearson. Premièrement, d'un point de vue pratique, nous risquons de provoquer les actions que nous ne voulons pas observer en essayant de les interdire. Si nous nous soucions d'avoir un régime de relations de travail stable, nous devons avoir un régime que tout le monde considère comme légitime. Nous n'approuverons peut-être pas toujours toutes les décisions, mais nous comprendrons au moins qu'il s'agit d'un régime dans lequel nous pouvons être entendus de manière équitable. Nous ne sortirons peut-être pas toujours victorieux des négociations, mais au moins les règles seront équitables.

La sénatrice Simons : Monsieur Hynes, le but d'une grève est, en fait, d'infliger des souffrances à l'employeur et au grand public. C'est l'arme dont disposent les travailleurs. Je comprends pourquoi nous n'aimons pas cela, mais c'est la fonction d'une grève.

Je voudrais revenir sur ce que vous avez dit, car j'ai besoin de comprendre cet enjeu, étant donné que j'ai dérangé le sénateur Wilson à ce sujet. Il soutient qu'il y a plus de 100 syndicats différents qui interviennent au port de Vancouver, et vous avez mentionné qu'il s'agissait là d'un problème propre à la côte Ouest. Pourquoi est-ce un problème dans les ports de la côte Ouest, mais pas dans les autres ports?

Mr. Hynes: They're organized differently. In the rest of the country, the unions are organized under a geographic certification, which means all the unions in that particular area working with those employers will negotiate with one voice. Along the West Coast, this has always been done on a voluntary basis. So the British Columbia Maritime Employers Association, or BCMEA, represents all of the employers that do business on the ports, and the International Longshore and Warehouse Union, or ILWU, represents all the local unions that are present on the ports. This has been voluntary for decades.

There are concerns that in the next round of bargaining one year from now, the union might choose not to continue with that voluntary arrangement. They may end up trying to negotiate, I think, up to 39 separate collective agreements with the various employers who do business. To us, that would be catastrophic.

One of the key recommendations of the IIC report is that the government provide an opportunity, which does not currently exist under the Canada Labour Code, for the employer to request the geographic certification, a process that would go through the Canada Industrial Relations Board, to then obtain geographic certification along the entire West Coast, so BCMEA represents all of those employers and the ILWU represents all of those locals, so we have one table for the entire collective bargaining process.

Senator Simons: Thank you.

[Translation]

Senator Aucoin: I'm going to change the subject a little bit. Ms. Gascon, following all the interesting comments we've heard tonight, would it be useful to order that ports are an essential service, with all the ramifications this would entail for workers and employers? The other witnesses can also respond if they so wish. Thank you.

Ms. Gascon: Thank you, Senator Aucoin.

That's certainly not what I'm asking of your committee this evening. I'm calling for collaborative effort to find solutions because repeated strikes are extremely difficult to manage for the national interest. That's really the issue you're studying, balancing national interest with the right to strike, which is a constitutional right. It's not easy. That's why the final report of the Industrial Inquiry Commission on West Coast Ports has difficult wording. It tried to thread a needle, as my colleague Mr. Hynes put it.

M. Hynes : Ils sont organisés différemment. Dans le reste du pays, les syndicats sont organisés selon une accréditation régionale, ce qui signifie que tous les syndicats d'une région donnée qui travaillent avec les employeurs en question négocient d'une seule voix. Sur la côte Ouest, cet arrangement a toujours été volontaire. Ainsi, la British Columbia Maritime Employers Association, ou BCMEA, représente tous les employeurs qui exercent leurs activités dans les ports, et l'International Longshore and Warehouse Union, ou ILWU, représente tous les syndicats locaux présents dans les ports. Cette façon de négocier est volontaire depuis des décennies.

On craint que, dans un an, dans le cadre du prochain cycle de négociations, les syndicats décident d'arrêter d'adhérer à cet arrangement volontaire. Je pense qu'ils pourraient finir par essayer de négocier jusqu'à 39 conventions collectives distinctes avec les différents employeurs avec lesquels ils travaillent. Pour nous, ce serait catastrophique.

L'une des principales recommandations présentées dans le rapport de la CEI, c'est que le gouvernement offre aux employeurs une possibilité qui n'existe pas dans le Code canadien du travail en ce moment, c'est-à-dire celle de demander une accréditation régionale, un processus qui serait confié au Conseil canadien des relations industrielles et qui leur permettrait d'obtenir une accréditation régionale pour toute la côte Ouest. Ainsi, la BCMEA représenterait tous les employeurs et l'ILWU représenterait toutes les sections locales, ce qui permettrait de réunir tous les intervenants autour d'une même table pendant l'ensemble du processus de négociation collective.

La sénatrice Simons : Je vous remercie.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Je vais changer un peu de propos. Madame Gascon, après tous les commentaires intéressants que nous avons entendus ce soir, est-ce qu'il serait valable de décrire que les ports sont un service essentiel, avec toutes les ramifications que cela peut entraîner pour les ouvriers et les employeurs? Si les autres témoins veulent ajouter leurs propres commentaires, ils sont les bienvenus. Merci.

Mme Gascon : Merci, sénateur Aucoin.

Ce n'est certainement pas ce que je demande à votre comité ce soir. La chose que je demande est la suivante : pouvons-nous nous pencher sur des pistes de solution? Des grèves à répétition sont extrêmement difficiles à gérer pour l'intérêt national. C'est vraiment la question sur laquelle vous vous penchez, la réconciliation de l'intérêt national avec le droit de grève, qui est un droit constitutionnel. Ce n'est pas facile. C'est pourquoi le rapport final de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest est rédigé difficilement. Comme l'a expliqué mon collègue M. Hynes, c'est *thread and needle*, ce qu'il a essayé de faire.

I think that it provides possible solutions. Both parties need to be kept at the table. They need to understand each other. Negotiations should be based on shared interests on both sides of the table. What we're seeing now is that the two parties can no longer sit at a table because they have long-standing issues that have not been resolved. They have a different world view. This report offers some possible solutions, and with the upcoming negotiations, it would be inappropriate to come up with another report.

Professor Eidlin has done a great job of explaining what former prime ministers and other administrations who looked into this issue did. I think that the final report of the Industrial Inquiry Commission on West Coast Ports can offer possible solutions to address this issue.

While it's not my intention, strikes hurt Canadians, the Port of Montreal, the economy and small businesses. As your colleague Senator Simons explained earlier, I do understand that the point of strikes is to cause pain. However, how much pain is too much? Are we going to get to a point where we won't have food on our tables? A point where farm animals start dying of hunger? A point where we can't move oil to heat homes in the north? How far is too far? That is the question.

I propose that we look at the final report of the Industrial Inquiry Commission on West Coast Ports and develop a plan for implementation. When Minister O'Regan launched this commission of inquiry, I asked whether it would look into the Canadian context, and I was told that the report and its recommendations would be taken into consideration in the Canadian context. That is what I'm calling for this evening, senator.

Senator Oudar: I'd like to continue in the same vein on the impact of strikes. I don't think the goal of a strike is to inflict hardship or cause pain. The right to strike is protected by our Constitution. Professor Eidlin talked about Supreme Court case law that we need to consider. We need to find solutions that respect that principle because that is part of collective bargaining and it's now enshrined in our constitutional law. In fact, I'd like to thank Professor Eidlin for bringing up the *Saskatchewan Federation of Labour v. Saskatchewan* decision. Nevertheless, it's important for me to remind the committee that we need to keep lessons from Supreme Court rulings in mind.

Both of you have spoken about some overlapping areas, and I think one key to any possible solution would perhaps consist in not attacking the right to strike, but looking at the whole bargaining approach. You talked about keeping people at the

Je pense que cela offre des pistes de solution. Il faut garder les deux parties à la table. On doit être capable de s'entendre. On doit avoir une négociation basée sur les intérêts communs des deux côtés de la table. Présentement, on voit que les deux parties ne peuvent plus se rendre à la table, car il y a des enjeux de longue date qui perdurent. Cela fait des années que les deux parties ne voient pas les choses de la même façon. Ce rapport offre donc des pistes de solutions. Avec les négociations qui s'en viennent, il ne serait pas opportun d'en refaire un autre.

Le professeur Eidlin nous a très bien expliqué ce qui s'est fait par le passé par d'autres premiers ministres et administrations qui ont essayé de se pencher sur la question. Je pense que le rapport final de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest pourrait nous offrir des pistes de solution en ce sens.

Ce n'est pas mon intention, mais cela a fait du mal aux Canadiens, au Port de Montréal, à l'économie et aux petites entreprises. Comme votre collègue la sénatrice Simons l'a expliqué avant vous, je comprends que le but de la grève est de faire du mal. Toutefois, jusqu'où devrons-nous nous rendre? Nous rendrons-nous jusqu'à ne plus être capables de mettre de la nourriture sur nos tables? Ou jusqu'à ce que des animaux de ferme meurent, parce qu'ils n'ont plus de nourriture? Ou jusqu'à ce que l'on ne soit plus en mesure d'amener du mazout pour chauffer les maisons dans le Nord? Quelle est la limite? Telle est la question.

Je propose que l'on regarde le rapport final de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest et que l'on crée un plan de mise en œuvre. Quand le ministre O'Regan a lancé cette commission d'enquête, j'avais demandé s'il prendrait en compte le contexte canadien. On m'avait dit que ce rapport et ses recommandations seraient pris en compte dans le contexte canadien. C'est ce que je demande ce soir, monsieur le sénateur.

La sénatrice Oudar : Je vais poursuivre sur cette lancée de l'effet de la grève, dont je doute que l'objectif soit d'imposer de la souffrance ou de faire du mal. Le droit de grève est protégé par notre Constitution. Le professeur Eidlin a parlé de la jurisprudence de la Cour suprême dont on doit tenir compte. Il faut le faire dans notre encadrement juridique. Il faut trouver des solutions qui respectent le principe, car cela fait partie de la négociation collective, et c'est maintenant enraciné dans notre droit constitutionnel. D'ailleurs, merci au professeur Eidlin d'avoir parlé de l'arrêt *Saskatchewan Federation of Labour c. Saskatchewan*. Cependant, il est important pour moi de rappeler que l'on doit tenir compte du contenu des enseignements de la Cour suprême.

Là où vous vous rejoignez tous les deux dans ce dont vous avez discuté, et je crois qu'une des clés pourrait résider dans cette solution, c'est qu'il ne s'agit peut-être pas de s'attaquer au droit de grève, mais plutôt de revoir toute la question du mode de

bargaining table and about respecting the right to strike. Ms. Gascon has once again spoken about the need to maintain social dialogue. The key then is probably to develop the tools that would keep the parties at the table and not to always have to negotiate with the sword of Damocles hanging over their heads. That applies to both unions and employers. I've done a lot of negotiations most of my life, and I can say that these tools are useful for employers and workers.

We haven't touched on lockouts, even though employers can use this mechanism to end temporarily labour disputes, just as employees have their own right. That's the counterpart to the right to strike. It has the same impacts, so there's a balance that needs to be found there.

You overlap at the reconfiguration of negotiations between the parties — and I commend you for that — and the need to keep people around the table, the right to strike and the obligation to maintain social dialogue.

I think there are potential solutions. Several aspects have been put on the table tonight. I wanted to thank all four witnesses for your testimony and for the consensus that I believe will emerge at the end of this study.

[English]

The Chair: Witnesses, if there is anything that you would like to write and submit to us in terms of cultural leadership — having spent my life in sport and business with big organizations and small organizations, the culture of leadership and the culture of people's capacity to demonstrate flexibility always seems to be one of the good and key elements of negotiation. If you have an opportunity to continue that process that we opened up with tonight and give us something in writing, we would really appreciate it, just to add value to the already valuable testimony that you've already given us.

Does that make sense?

[Translation]

Thank you again, Ms. Gascon, for your testimony on behalf of the Port of Montreal.

Ms. Gascon: Thank you.

[English]

The Chair: Thank you all for your participation. It has been a fascinating discussion. I wish we had another two hours to continue it, but I guess we will find a way to get you back again to develop the conversation, so we can come up with some

négociation. Vous avez parlé de maintenir les personnes à la table des négociations et de respecter le droit de grève, et Mme Gascon vient également de rediscuter de cette nécessité de maintenir le dialogue social. La clé est donc probablement de créer des outils qui permettent de maintenir les parties à la table et de ne pas toujours négocier dans la perspective d'avoir une épée de Damoclès au-dessus de la tête. Je le dis pour les parties syndicales et patronales. Pour avoir moi-même fait de la négociation une grande partie de ma vie, ce sont des outils utiles tant pour les employeurs que pour les travailleurs.

Toutefois, on n'a pas parlé du lock-out, qui est également un droit de l'employeur de mettre fin temporairement à un conflit de travail, de la même façon que les travailleurs le font. C'est le pendant du droit de grève. Il a les mêmes effets. Il y a donc un équilibre à trouver.

Vous vous rejoignez dans cette reconfiguration de la négociation entre les parties — et je vous en félicite — ainsi que sur la nécessité de maintenir les gens à la table, sur le droit de grève et sur l'obligation de continuer à maintenir le dialogue social.

Je crois qu'il y a des solutions; plusieurs choses ont été mises sur la table ce soir, mais je voulais vous remercier tous les quatre pour vos interventions et pour cette piste commune que je vois émerger à la fin de ces travaux.

[Traduction]

Le président : Chers témoins, si vous souhaitez nous faire part par écrit de vos réflexions concernant la culture du leadership, sachez qu'après avoir passé ma vie à travailler dans les sports et les affaires, au sein de grandes et petites organisations, je considère que la culture du leadership et la capacité des personnes à faire preuve de souplesse constituent toujours l'un des éléments clés et positifs de la négociation. Si vous avez l'occasion de poursuivre le processus que nous avons entamé ce soir et de nous faire parvenir vos observations à ce sujet par écrit, nous vous en serions très reconnaissants, car cela viendrait enrichir les témoignages déjà très précieux que vous nous avez fournis.

Cela est-il logique?

[Français]

Madame Gascon, merci encore de votre témoignage au nom du Port de Montréal.

Mme Gascon : Merci.

[Traduction]

Le président : Je vous remercie tous de votre participation. Cette discussion a été passionnante. J'aurais aimé disposer de deux heures de plus pour la poursuivre, mais je crois que nous trouverons un moyen de vous réunir de nouveau afin

results that make sense and, hopefully, help our government move forward. Thank you all.

Thank you to our staff in front and in back for doing a magnificent job. I recognize that you had to make amends to give us more time.

(The committee adjourned.)

d'approfondir la conversation et de parvenir à des conclusions pertinentes qui, je l'espère, aideront le gouvernement à aller de l'avant. Merci à tous.

Je remercie également notre personnel à l'avant et à l'arrière de la salle de leur excellent travail. Je sais qu'il vous a fallu faire amende honorable pour nous accorder davantage de temps.

(La séance est levée.)
