

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 4, 2025

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 9 a.m. [ET] to examine and report on maintenance of 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: Before we begin, please take a moment to review the cards placed on the tables in the committee room to familiarize yourself with the guidelines for preventing incidents related to sound feedback. Please keep your earpieces away from all microphones at all times. Do not touch the microphones. Their activation and deactivation will be controlled by the console operator. Finally, avoid handling earpieces when the microphone is activated. They must remain in your ear or on the sticker provided for this purpose at each seat. Thank you all for your cooperation.

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

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

Senator Wilson: Good morning. Senator Duncan Wilson, British Columbia.

Senator Mohamed: Good morning. Senator Mohamed, Ontario.

[*Translation*]

Senator Cormier: Welcome to the Senate. René Cormier from New Brunswick.

Senator Arnold: Good morning. Dawn Arnold from New Brunswick.

[*English*]

Senator Hay: Good morning. Katherine Hay, Ontario.

[*Translation*]

Senator Quinn: Good morning. Jim Quinn from New Brunswick.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 4 novembre 2025

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures (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 : Avant de commencer, veuillez prendre un moment pour jeter un coup d'œil sur les cartes disposées sur les tables dans la salle du comité, afin de prendre connaissance de quelques consignes visant à prévenir les incidents acoustiques. Gardez votre oreille éloignée de tous les microphones en tout temps. Ne touchez pas aux microphones. Leur activation et leur désactivation sont contrôlées par l'opérateur de la console. Enfin, évitez de manipuler votre oreille lorsque le microphone est activé. Elle doit rester dans votre oreille ou être placée sur l'autocollant apposé sur la table devant vous. Je vous remercie tous de votre collaboration.

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

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

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

Le sénateur Mohamed : Bonjour. Je suis le sénateur Mohamed, de l'Ontario.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Bienvenue au Sénat. René Cormier, du Nouveau-Brunswick.

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

[*Traduction*]

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

[*Français*]

Le sénateur Quinn : Bonjour. Jim Quinn, du Nouveau-Brunswick.

[English]

Senator Manning: Good morning. Fabian Manning, Newfoundland and Labrador.

Senator Lewis: Todd Lewis, Saskatchewan.

Senator Robinson: Welcome. Mary Robinson, representing Prince Edward Island.

[Translation]

Senator Aucoin: Good morning. Réjean Aucoin from Nova Scotia.

[English]

Senator Dasko: Donna Dasko, senator from Ontario.

The Chair: Thank you, colleagues. I would like to welcome everyone with us today as well as those listening to us online on the Senate's website, sencanada.ca. We are meeting today to continue our study on the maintenance of transport services in the case of labour disruptions.

I would now like to introduce our first panel of witnesses. From the Canadian Labour Congress, we welcome Bea Bruske, President; and Chris Roberts, National Director, Social and Economic Policy Department. From the International Longshore and Warehouse Union Canada, we have Tom Doran, First Vice-President. From Teamsters Canada Rail Conference, we welcome Paul Boucher, President; Don Ashley, National Legislative Director; and Ken Stuebing, Partner, CaleyWary. Thank you for joining us today.

Witnesses will provide opening remarks of five minutes. I spoke to most of the witnesses before, but I ask for your adherence to the five minutes so we don't go over because our time is always limited. That will be followed by a question-and-answer session with senators. I will now invite Ms. Bruske to give her opening remarks.

Bea Bruske, President, Canadian Labour Congress: Thank you so much, chair. Thank you, senators. I'm grateful for the opportunity to be here with you today.

My name is Bea Bruske, and I am the President of the Canadian Labour Congress, or CLC. We represent 50 different union affiliates representing every single sector of our economy from coast to coast to coast and literally every single type of workforce available. The CLC represents many unions that bargain on behalf of workers in the federally regulated rail and marine sectors.

[Traduction]

Le sénateur Manning : Bonjour. Fabian Manning, de Terre-Neuve-et-Labrador.

Le sénateur Lewis : Todd Lewis, de la Saskatchewan.

La sénatrice Robinson : Soyez les bienvenus. Je suis la sénatrice Mary Robinson, de l'Île-du-Prince-Édouard.

[Français]

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

[Translation]

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

Le président : Merci, chers collègues. J'aimerais souhaiter la bienvenue aux gens présents ici aujourd'hui ainsi qu'à tous ceux et celles qui nous écoutent en ligne sur le site Web du Sénat, sencanada.ca. Nous sommes réunis aujourd'hui pour poursuivre notre étude sur le maintien des services de transport en cas de perturbations du travail.

J'aimerais maintenant présenter notre premier groupe de témoins. Nous accueillons Bea Bruske, présidente, et Chris Roberts, directeur national, Politiques sociales et économiques, du Congrès du travail du Canada. Nous accueillons également Tom Doran, premier vice-président de l'International Longshore and Warehouse Union Canada. Nous recevons aussi Paul Boucher, président, Don Ashley, directeur législatif national, et Ken Stuebing, associé, CaleyWary, de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada. Merci de vous joindre à nous aujourd'hui.

Les témoins feront une déclaration préliminaire de cinq minutes. J'en ai parlé à la plupart d'entre vous auparavant, mais je vous rappelle de respecter les cinq minutes, afin que nous ne dépassions pas le temps toujours limité qui nous est alloué. Il y aura ensuite une période de questions et réponses avec les sénateurs et sénatrices. J'invite maintenant Mme Bruske à faire sa déclaration préliminaire.

Bea Bruske, présidente, Congrès du travail du Canada : Merci beaucoup, monsieur le président. Merci, honorables sénateurs et sénatrices. Je vous suis reconnaissante de me donner l'occasion d'être ici avec vous aujourd'hui.

Je m'appelle Bea Bruske et je suis présidente du Congrès du travail du Canada, ou CTC. Nous représentons 50 syndicats affiliés provenant de tous les secteurs de notre économie, d'un océan à l'autre, et littéralement tous les types de main-d'œuvre qui existent. Le CTC rassemble de nombreux syndicats qui négocient au nom des travailleurs des secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale.

I want to be perfectly clear with us this morning. In this country, workers have a constitutionally protected right to collective bargaining, and that includes the right to strike. The Supreme Court has recognized that the ability to exert economic pressure on employers is a necessary and integral part of collective bargaining. It is a legitimate means of achieving workplace objectives.

We need to make no mistake that the overwhelming majority of collective agreement negotiations in the federal jurisdiction are settled without a work stoppage. But, occasionally, negotiations do stall, and those are the ones that we hear about. When this happens, employees have the right to withdraw their services. Those are not quick and easy decisions for workers to make. They have the right to inflict some economic harm directly on their employer and, yes, sometimes indirectly on third parties which do business with their employer.

Workers will never compromise their right to withdraw their labour. We have been alarmed at the growing readiness of the federal government to intervene in labour relations to terminate collective bargaining, to end legal strikes and to even outlaw legal strikes before they begin.

Ottawa's readiness to intervene poisons effective collective bargaining. It encourages employers to expect and rely on government intervention. And it turns very serious issues at the bargaining table and serious negotiations into surface bargaining, where employers can bide their time to go through the motions of negotiations.

A perfect example of this was the bargaining between CUPE flight attendants and Air Canada just this past August. The company counted on government intervening and preventing a work stoppage. The airline stopped serious bargaining and focused on a communications campaign, expecting that Ottawa would step in to save the day. Air Canada was so confident that Ottawa would intervene that it didn't bother to take adequate precautions and didn't properly inform passengers about a potential disruption.

When Ottawa continually signals that it will step in on the side of the employers, it corrodes collective bargaining. There are already safeguards in legislation to minimize legitimate risks from a work stoppage. The Canada Labour Code already ensures that in the event of a stoppage, services are maintained "... to the extent necessary to prevent an immediate and serious danger to the safety or health of the public." The new ban on scabs further protects against an imminent or serious threat by including any threat to life, health or safety of any person;

Je veux que les choses soient parfaitement claires pour tous ce matin. Dans notre pays, le droit à la négociation collective des travailleurs est protégé par la Constitution, et cela comprend le droit de grève. La Cour suprême a reconnu que la capacité d'exercer des pressions économiques sur les employeurs est nécessaire et fait partie intégrante de la négociation collective. C'est un moyen légitime d'atteindre certains objectifs en milieu de travail.

Il ne faut pas se leurrer : la grande majorité des négociations de conventions collectives dans les secteurs de compétence fédérale se règlent sans arrêts de travail. Il arrive toutefois, à l'occasion, que les négociations stagnent, et c'est de ces cas-là que nous entendons parler. Lorsque cela se produit, les employés ont le droit de cesser de fournir leurs services. Ce ne sont pas des décisions rapides et faciles à prendre pour les travailleurs. Ils ont le droit de faire subir un préjudice économique directement à leur employeur et, oui, parfois indirectement à des tiers qui font affaire avec celui-ci.

Les travailleurs ne feront jamais de compromis concernant leur droit de ne pas travailler. Nous sommes extrêmement préoccupés de voir que le gouvernement fédéral est de plus en plus prêt à intervenir dans les relations de travail pour mettre fin aux négociations collectives et aux grèves légales, et même pour interdire les grèves légales avant qu'elles ne commencent.

L'empressement d'Ottawa à intervenir nuit dangereusement à l'efficacité de la négociation collective. Il encourage les employeurs à compter sur l'intervention du gouvernement. Cela a pour effet de transformer des questions très graves à la table de négociation et des négociations sérieuses en négociations superficielles, où les employeurs peuvent attendre leur heure pour passer au travers de toutes les étapes.

La négociation entre les agents de bord du Syndicat canadien de la fonction publique et Air Canada, en août dernier, est un parfait exemple de cela. L'entreprise comptait sur l'intervention du gouvernement pour prévenir un arrêt de travail. La compagnie aérienne a mis fin aux négociations sérieuses et s'est concentrée sur une campagne de communication, s'attendant à ce qu'Ottawa intervienne pour sauver la situation. Air Canada était tellement convaincue qu'Ottawa allait intervenir qu'elle ne s'est pas donné la peine de prendre les précautions nécessaires et n'a pas informé adéquatement les passagers d'un conflit potentiel.

Lorsqu'Ottawa laisse continuellement supposer qu'il va se ranger du côté des employeurs, cela corrompt la négociation collective. La loi prévoit déjà des mesures de protection pour réduire au minimum les risques légitimes d'un arrêt de travail. Dans le Code canadien du travail, il est dit qu'en cas d'arrêt de travail, les services sont maintenus, « dans la mesure nécessaire pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public. » La nouvelle interdiction visant les briseurs de grève protège également contre les menaces imminentes

serious damage to the employer's property; and serious environmental damage.

And now what we see is that industry seems to want to add corporate profits to the list of vital areas that must be protected. We in the labour movement do not accept this.

When a strike is threatened, transportation industry workers are designated as "essential." But most of the time, what we see from the transportation industry corporations is that they think of their workers as expendable. Company workforce reduction programs are relentlessly focused on shrinking their payroll, intensifying work, forcing down labour costs and generally finding ways to do more with fewer workers. Workers think this is a very cynical double standard — that they're essential, on the one hand, when it suits, but not essential, on the other hand, when it doesn't suit.

I want to end with the previous Minister of Labour's comments on this particular issue. In 2022, our transport minister appointed a National Supply Chain Task Force consisting of corporate executives and advisers. The task force's report recommended the government safeguard supply-chain operations by reducing the threat of labour stoppages. To his credit, the then Minister of Labour indicated he would not accept that recommendation. He wrote that healthy and resilient supply chains that are built and operated by healthy and resilient workers who depend on the best deals being struck at bargaining tables, not imposed by government intervention.

Senators, we call on this committee to vindicate collective bargaining and the Charter right to strike as part of Canada's democratic system for governing the workplace and sharing in our economic prosperity. Thank you, and I'll be happy to take questions.

The Chair: Thank you, Ms. Bruske. I will now invite Mr. Doran to give his opening remarks.

Tom Doran, First Vice-President, International Longshore and Warehouse Union Canada: Thank you, chair of the committee and senators. I appreciate the invitation and the ability to join remotely. My name is Tom Doran, and as the First Vice-President of International Longshore and Warehouse Union Canada, or ILWU, I represent West Coast dockworkers who help keep Canada's ports safe and ensure goods can keep moving. Our members are the people you see on the docks at 3 a.m. in the

ou graves en incluant les menaces pour la vie, la santé ou la sécurité, les menaces de détérioration grave des biens de l'employeur et les menaces de graves dommages environnementaux.

Nous constatons maintenant que l'industrie semble vouloir ajouter les bénéfices des sociétés à la liste des aspects vitaux qui doivent être protégés. Nous, du mouvement syndical, n'acceptons pas cela.

Lorsqu'il y a menace de grève, les travailleurs de l'industrie du transport sont désignés comme « essentiels ». Mais la plupart du temps, ce que nous voyons de la part des sociétés de transport, c'est qu'elles pensent que leurs travailleurs sont remplaçables. Les programmes de réduction des effectifs des entreprises visent sans relâche à réduire la masse salariale, à intensifier le travail, à réduire les coûts de main-d'œuvre et, en général, à trouver des moyens d'en faire plus avec moins de travailleurs. Les travailleurs pensent de façon très cynique que l'on applique là deux poids, deux mesures — qu'ils sont essentiels, d'une part, quand cela fait l'affaire de l'employeur, mais pas essentiels autrement.

J'aimerais terminer en reprenant les propos de l'ancien ministre du Travail sur cette question. En 2022, notre ministre des Transports a nommé un groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, composé de cadres et de conseillers d'entreprises. Dans son rapport, le groupe de travail a recommandé que le gouvernement protège les activités de la chaîne d'approvisionnement en réduisant la menace d'arrêts de travail. Il convient de saluer le fait que le ministre du Travail de l'époque avait indiqué qu'il n'accepterait pas cette recommandation. Il avait alors écrit que les chaînes d'approvisionnement saines et résilientes sont construites et exploitées par des travailleurs en santé et résilients, qui dépendent des meilleures ententes conclues aux tables de négociation, et non imposées par suite de l'intervention du gouvernement.

Honorables sénateurs et sénatrices, nous demandons au comité de défendre la négociation collective et le droit de grève garanti par la Charte dans le cadre du système démocratique canadien qui régit le milieu de travail et permet le partage de notre prospérité économique. Merci. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Le président : Merci, madame Bruske. J'invite maintenant M. Doran à faire sa déclaration préliminaire.

Tom Doran, premier vice-président, International Longshore and Warehouse Union Canada : Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs les sénateurs et sénatrices. Je suis heureux que vous m'ayez invité et donné la possibilité de me joindre à vous à distance. Je m'appelle Tom Doran et, en tant que premier vice-président de l'International Longshore and Warehouse Union Canada, ou ILWU, je représente les débardeurs de la côte Ouest qui aident à assurer la sécurité des

rain. They care about safety, doing the job right and getting home to their families. That is the spirit I bring to this discussion.

I hope we can be useful to your study of the maintenance of activities. From our perspective at ILWU, there is a generalized misunderstanding of the rules governing the maintenance of activities during labour disruptions in federally regulated industries.

Section 87.4 of the Canada Labour Code says work continues only where stopping it would create “. . . an immediate and serious danger to the safety or health of the public.” The good news is that, in practice, employers and unions map those activities in advance. If we disagree, the Canada Industrial Relations Board, or the CIRB, which is the independent federal labour tribunal, decides what truly meets the section 87.4 health and safety test.

A few examples from the waterfront include moving cruise passengers safely through terminals, checking refrigerated containers so goods do not spoil and maintaining core harbour safety and emergency response. That balance protects the public without crossing the problematic line of turning a safety rule into an economic rule.

We also would like to briefly acknowledge our support for the recent legislative change to the code that prohibits the use of replacement workers during a strike without disrupting the continuation of necessary services. Again, this is a balance that protects the constitutional freedom of strike activity while ensuring the safety of the public.

Senators, if you are looking to reduce the consequences of labour disruptions, the solution is not to redefine “essential” around ordinary commercial effects. The better way is for parties to bargain earlier and in good faith under predictable rules.

Beyond what the code prescribes for grain handling and transport, our view is simple. If stopping an activity were to create an immediate and serious danger to the safety or health of the public, it should be maintained. The code does not provide jurisdiction to weigh economic impacts as a factor to determine whether a service is necessary to prevent serious and immediate danger to the public. Such a standard would de facto amount to a back-to-work order and would render a strike meaningless. We are not open to broad commodity lists that relabel ordinary traffic as “essential.”

ports du Canada et le transport continu des marchandises. Nos membres sont ceux que vous voyez sur les quais à 3 heures du matin sous la pluie. Ils se soucient de la sécurité, avec comme objectif de bien faire leur travail et de rentrer à la maison avec leur famille. C'est dans cet esprit que je participe à cette discussion.

J'espère que nous pourrons vous être utiles dans votre étude sur le maintien des activités. De notre point de vue, à l'ILWU, il y a une incompréhension généralisée des règles régissant le maintien des activités pendant les arrêts de travail dans les industries sous réglementation fédérale.

L'article 87.4 du Code canadien du travail dit que le travail se poursuit seulement si, en y mettant fin, on créait « [...] des risques imménts et graves pour la sécurité ou la santé du public. » La bonne nouvelle, c'est qu'en pratique, les employeurs et les syndicats définissent ces activités à l'avance. En cas de désaccord, c'est le Conseil canadien des relations industrielles, ou le CCRI, le tribunal fédéral du travail indépendant, qui détermine ce qui répond vraiment aux critères de santé et de sécurité prévus à l'article 87.4.

Pour ce qui est des activités portuaires, cela comprend le déplacement des passagers de navires de croisière en toute sécurité dans les terminaux, la vérification des conteneurs réfrigérés, afin que les marchandises ne se gâtent pas, et le maintien de la sécurité portuaire et des interventions d'urgence essentielles. Cet équilibre permet de protéger le public sans franchir la ligne de démarcation problématique où une règle de sécurité se transforme en règle économique.

Nous aimerais également souligner brièvement notre appui à la récente modification législative du code, qui interdit le recours à des travailleurs de remplacement pendant une grève, à condition que ne soit pas perturbé le maintien des services nécessaires. Encore une fois, il s'agit d'un équilibre qui protège la liberté constitutionnelle de grève, tout en assurant la sécurité du public.

Honorables sénateurs et sénatrices, si vous cherchez à réduire les conséquences des interruptions de travail, la solution ne consiste pas à redéfinir le terme « essentiels » en fonction de répercussions commerciales courantes. La meilleure façon de le faire, c'est de laisser les parties négocier plus tôt et de bonne foi selon des règles prévisibles.

Au-delà de ce que le code prescrit pour la manutention et le transport des grains, notre point de vue est simple. Si l'interruption d'une activité devait entraîner un danger immédiat et grave pour la sécurité ou la santé du public, cette activité devrait être maintenue. Le code ne donne pas compétence pour décider que les répercussions économiques sont un facteur permettant de déterminer si un service est nécessaire pour prévenir des risques imménts et graves pour le public. Une telle norme équivaudrait de facto à un ordre de retour au travail et enlèverait son sens à la grève. Nous ne sommes pas ouverts à

That safety-focused standard preserves limited carve-outs and leaves the normal economic pressure where it belongs, at the bargaining table. Work stoppages carry costs, but that lawful pressure is what returns both sides to the table to negotiate. Withholding labour through a strike or job action puts economic pressure on an employer to negotiate the same way that lost wages put pressure on workers and their representatives during a lockout. This reciprocal tension is a legitimate economic tool and a part of the collective bargaining process. It is the mark of rules-based, good-faith negotiation.

This is why the recent heavy-handed use of section 107 of the Canada Labour Code is so troubling. On paper, section 107 is a narrow referral mechanism to the CIRB to maintain or secure industrial peace. Though present in the code since 1984, it had never been used to unilaterally end work stoppages until 2023, with repeated use since, when politically convenient.

Senators, make no mistake; that shift by the Government of Canada has an impact. It changes behaviour.

When a party comes to expect ministerial intervention via section 107 during any work stoppage, it has a reason to hold out, rather than negotiate. The “break glass in case of emergency” box becomes an everyday tool. And, to be candid, it is almost exclusively to the benefit of the employer.

The result? Prolonged uncertainty, imperfect and precarious collective agreements and, ironically, harms to Canada’s trading reputation. That uncertainty is then cited to justify using section 107 again. It is a self-perpetuating downward cycle that permanently erodes industrial relations.

Restoring section 107 to its historically limited role would reduce stoppages by removing the incentive to wait for a rescue and by putting the pressure back where it belongs: at the bargaining table. This would be a positive step for Canada’s supply chains, its trading relationships and the economy writ large.

The dockworkers I represent want stable workplaces, predictable rules and the dignity of settling contracts across the

des listes de marchandises générales dans lequel le transport courant est réétiqueté comme étant « essentiel ».

Cette norme axée sur la sécurité préserve les exclusions limitées et laisse la pression économique normale s’exercer là où elle doit l’être, c’est-à-dire à la table de négociation. Les arrêts de travail entraînent des coûts, mais c’est cette pression légale qui ramène les deux parties à la table pour négocier. Les interruptions de travail attribuables à une grève ou à une autre action syndicale exercent des pressions économiques sur l’employeur pour qu’il négocie, de la même façon que les salaires perdus exercent des pressions sur les travailleurs et leurs représentants pendant un lock-out. Cette tension réciproque est un outil économique légitime et fait partie du processus de négociation collective. Elle est la marque d’une négociation de bonne foi fondée sur des règles.

C’est pourquoi le recours abusif récent à l’article 107 du Code canadien du travail est si troublant. Sur papier, l’article 107 est un mécanisme restreint de renvoi au CCRI pour maintenir ou assurer la paix industrielle. Bien qu’il soit présent dans le code depuis 1984, il n’avait jamais été utilisé pour mettre fin unilatéralement à des grèves avant 2023, alors qu’il l’a été de façon répétée depuis, lorsque cela est commode au niveau politique.

Honorables sénateurs et sénatrices, ne vous y trompez pas; cette nouvelle façon de faire de la part du gouvernement du Canada a des répercussions. Elle change les comportements.

Lorsqu’une partie s’attend à ce que le ministre intervienne par l’entremise de l’article 107 pendant un arrêt de travail, elle a une raison de ne rien faire plutôt que de négocier. La boîte « brisez la vitre en cas d’urgence » devient un dispositif de tous les jours, qui est, pour être franc, presque exclusivement à l'avantage de l'employeur.

Cela a pour résultat une incertitude prolongée, des conventions collectives imparfaites et précaires et, ironiquement, une atteinte à la réputation commerciale du Canada. Cette incertitude est ensuite invoquée pour justifier un nouveau recours à l’article 107. Il s’agit d’un cycle descendant qui se perpétue lui-même et qui mine de façon permanente les relations de travail.

Le rétablissement de l’article 107 au rôle limité qu’il jouait historiquement réduirait les arrêts de travail en éliminant la motivation d’attendre un sauvetage et en remettant la pression là où elle doit être, c’est-à-dire à la table de négociation. Ce serait une mesure positive pour les chaînes d’approvisionnement du Canada, ainsi que pour les relations commerciales du pays et son économie en général.

Les débardeurs que je représente veulent profiter de milieux de travail stables, de règles prévisibles et de la dignité de négocier

table. I appreciate the opportunity to contribute, and I would be pleased to answer questions. Thank you.

The Chair: Thank you, Mr. Doran. I will now invite Mr. Boucher to give his opening remarks.

Paul Boucher, President, Teamsters Canada Rail Conference: Good morning, senators. I'm Paul Boucher, national president for the Teamsters Canada Rail Conference, or TCRC, representing 11,500 members across the country in charge of the safe operation of trains for several railway companies in Canada, including CN and CPKC. Thank you for this invitation to speak to the committee and provide Teamsters Canada Rail Conference's input on these important subjects.

It is well established that the railway freight companies do not offer essential services within the meaning of section 87.4 of the Canada Labour Code. This is both by virtue of long-standing agreements of the parties and as found by the Canada Industrial Relations Board.

For decades prior to 2024, CN and CPKC have each expressly agreed with all of its different bargaining agents that they do not provide any services, operation of facilities or production of goods within the meaning of code.

In May 2024, the Minister of Labour made referrals asking the Canada Industrial Relations Board to determine whether the agreement entered into by the parties was sufficient to prevent an immediate and serious danger to the safety or health of the public in the event of a work stoppage at CN and CPKC, respectively.

Following the hearing on August 9, 2024, the board issued dual decisions confirming that a work stoppage at either railway company would not result in an immediate and serious danger within the meaning of code; therefore, there was no need for any services, operations or production to be maintained by any employees during a work stoppage.

This represents decades of consistent, accepted precedent. There is no pressing need to revise the code in light of this long history of concurrence between the parties on maintenance of activities, as recently confirmed by the board.

It bears emphasizing that the railway freight companies are private companies — highly profitable companies. The supply chain has been left in the hands of private corporations that answer to shareholders. It is vital that workers' constitutional rights not be stripped in favour of private corporations' interests.

leurs contrats de travail. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion d'apporter ma contribution, et je serai heureux de répondre à vos questions. Merci.

Le président : Merci, monsieur Doran. J'invite maintenant M. Boucher à faire sa déclaration d'ouverture.

Paul Boucher, président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada : Bonjour, honorables sénateurs et sénatrices. Je m'appelle Paul Boucher, et je suis le président national de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, ou CFTC, qui représente 11 500 membres partout au pays, chargés de l'exploitation sécuritaire des trains pour plusieurs compagnies ferroviaires au Canada, y compris le Canadien National et le Canadien Pacifique Kansas City. Je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole devant le comité et à présenter les observations de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada sur ces sujets importants.

Il est bien établi que les compagnies de transport ferroviaire des marchandises n'offrent pas de services essentiels au sens de l'article 87.4 du Code canadien du travail. C'est en vertu d'ententes de longue date entre les parties, comme l'a déterminé le Conseil canadien des relations industrielles.

Pendant des décennies avant 2024, le CN et le CPKC ont convenu expressément avec tous leurs agents négociateurs qu'ils ne fournissaient aucun service, n'exploitaient aucune installation ou ne produisaient aucun bien au sens du code.

En mai 2024, le ministre du Travail a fait des renvois demandant au Conseil canadien des relations industrielles de déterminer si l'entente conclue par les parties était suffisante pour prévenir des risques immédiats et graves pour la sécurité ou la santé du public en cas d'arrêt de travail au CN et au CPKC, respectivement.

À la suite de l'audience du 9 août 2024, le conseil a rendu deux décisions confirmant qu'un arrêt de travail dans l'une ou l'autre des compagnies de chemin de fer n'entraînerait pas de risques immédiats et graves au sens du code, et que, par conséquent, il n'était pas nécessaire de maintenir les services, l'exploitation ou la production pendant un arrêt de travail.

Cela est le résultat de décennies de précédents uniformes et acceptés. Il n'est pas urgent de réviser le code à la lumière de cette longue histoire d'accords entre les parties sur le maintien des activités, comme l'a récemment confirmé le conseil.

Il convient d'insister sur le fait que les sociétés de transport ferroviaire des marchandises sont des entreprises privées — des entreprises hautement rentables. La chaîne d'approvisionnement a été laissée entre les mains de sociétés privées qui rendent des comptes à leurs actionnaires. Il est essentiel que les droits constitutionnels des travailleurs ne soient pas bafoués au profit des intérêts de ces sociétés.

I note that Bill C-58 came into effect this summer. It has amended subsection 87.4(2) of the code to require an employer and union to reach an agreement on maintenance of activities no later than 15 days after notice to bargain has been given. If the parties fail to reach an agreement within 15 days, either party may apply to the CIRB to have outstanding issues resolved.

CPKC did not mention last week that it is presently using this process in the context of bargaining with the International Brotherhood of Electrical Workers, System Council No. 11. The board's hearing is next week.

It is our view that this revised process under the code must be given an opportunity to function before further changes to the code or this section are contemplated, if any.

Last week, this committee heard comments from the railway freight employers and the Railway Association of Canada, or RAC, about the economic impacts of labour actions. The railway companies rarely mentioned lockouts. In March 2022, CPKC locked out its employees. In July 2024, TCRC, in its representation of both the CPKC groups and the CN bargaining unit, offered to stagger the cooling-off period, thereby effectively staggering any work stoppage between the two carriers in the interest of maintaining one operating national railroad. CN and CPKC rejected this offer outright.

Hours after receiving the board's August 9, 2024, decision, CPKC gave notice of its intent to lock out its employees and alter the terms and conditions of all its collective agreements. In so doing, CPKC gave us no alternative but to serve notice to strike.

On August 18, 2024, CN also served the union with a notice of lockout, to be effective 00:01 on August 22, 2024. This coincided with CPKC's previously served lockout notice. The union did not serve a strike notice to CN.

The companies also neglected to explain the significant concessionary demands that both CN and CPKC sought from TCRC in the most recent round of negotiations.

Tellingly, on behalf of CN, Ms. McGuire spoke of surface bargaining and lack of incentive to negotiate an agreement. In 2023-24, the union's plan was to achieve a negotiated settlement. The union had been successful in completing a negotiated agreement with CN in the previous round. However, in 2023-24, both companies sought extreme concessions on vital protections in the collective agreements and later sought to achieve through

Je tiens à souligner que le projet de loi C-58 est entré en vigueur cet été. Il a modifié le paragraphe 87.4(2) du code pour exiger que l'employeur et le syndicat s'entendent sur le maintien des activités, au plus tard 15 jours après la remise de l'avis de négociation. Si les parties ne parviennent pas à s'entendre dans un délai de 15 jours, l'une ou l'autre peut demander au CCRI de régler les questions en suspens.

La semaine dernière, le CPKC n'a pas mentionné qu'il utilise actuellement ce processus dans le contexte des négociations avec la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, section locale n° 11. L'audience du conseil aura lieu la semaine prochaine.

Nous sommes d'avis qu'il faut laisser à ce processus révisé en vertu du code la possibilité de fonctionner avant que d'autres changements au code ou à cet article soient envisagés, le cas échéant.

La semaine dernière, le comité a entendu les commentaires des employeurs du secteur du transport ferroviaire de marchandises et de l'Association des chemins de fer du Canada, ou ACFC, au sujet des répercussions économiques des actions syndicales. Il n'a pas beaucoup été fait mention de lock-out par les compagnies de chemin de fer. En mars 2022, le CPKC a mis ses employés en lock-out. En juillet 2024, la CFTC, dans le cadre de sa représentation des groupes du CPKC et de l'unité de négociation du CN, a offert d'échelonner la période d'apaisement, en vue de décaler les arrêts de travail entre les deux transporteurs, afin qu'une compagnie ferroviaire soit en service à l'échelle nationale. Le CN et le CPKC ont rejeté cette offre du revers de la main.

Quelques heures après avoir pris connaissance de la décision du conseil du 9 août 2024, le CPKC a donné avis de son intention de mettre ses employés en lock-out et de modifier les modalités de toutes ses conventions collectives. Ce faisant, il ne nous a donné d'autre choix que de signifier un avis de grève.

Le 18 août 2024, le CN a également signifié au syndicat un avis de lock-out qui devait entrer en vigueur à 0 h 1, le 22 août 2024. Cela coïncidait avec l'avis de lock-out déjà signifié par le CPKC. Le syndicat n'a pas signifié d'avis de grève au CN.

Les sociétés ont également négligé d'expliquer les concessions importantes qu'elles ont demandées à la CFTC lors de la plus récente ronde de négociations.

Ce qui est révélateur, c'est qu'au nom du CN, Mme McGuire a parlé de négociations superficielles et de l'absence d'incitation à négocier une entente. En 2023-2024, le syndicat avait l'intention de parvenir à un règlement négocié. Il avait réussi à conclure une entente négociée avec le CN lors de la ronde précédente. Cependant, en 2023-2024, les deux sociétés ont cherché à obtenir des concessions extrêmes sur des protections essentielles dans

interest arbitration what they could not achieve otherwise in freely negotiated agreements.

Fatigue is a critical safety issue for employees and for the public. Running trades employees of CN and CPKC have experienced a systemic failure to respect employees' rest rights under the collective agreements. In recent negotiations, CN and CPKC each sought to limit or eliminate protective rest articles and have only the statutory minimum rest periods apply. TCRC is unaware of any other union in this industry being subject to such concessionary demands from the companies. Mediation works when both parties want to negotiate. In TCRC's experience, forced arbitration does not replicate free collective bargaining.

Unfortunately, there were no winners in recent interest arbitrations. The parties were not able to resolve the significant issues. Fair wages and a handful of safety issues are all that ever get resolved at interest arbitration. The real issues do not get resolved through interest arbitration. This is why the constitutionally protected right to exert economic pressure on the other party is necessary in order to achieve meaningful resolution to real critical issues that are the priorities of TCRC's members.

The provisions of the code enshrine workers' rights to engage in free bargaining, leading to a freely negotiated collective agreement — not imposed bargaining or imposed collective agreement. These are fundamental democratic processes.

Section 107 must be read in context of the code, which provides a clear mechanism for the right to strike. It cannot be that section 107 was intended to override this constitutionally protected process.

The recent usage of section 107 has emboldened federally regulated employers and threatens to perpetuate surface bargaining. CN and CPKC colluded to create an artificial crisis, prompting the government minister to use section 107 to undermine the rights of workers and to reward the companies for failing to bargain in good faith.

It is critical that the processes under the code remain in place to facilitate workers to negotiate what they view as a fair agreement, as opposed to what might be deemed fair by railway employers or the government.

Thank you. We welcome any questions.

The Chair: Thank you, Mr. Boucher.

les conventions collectives et ont ensuite tenté d'obtenir par l'arbitrage de différends ce qu'elles ne pourraient pas obtenir autrement au moyen d'ententes librement négociées.

La fatigue est un problème de sécurité de premier plan pour les employés et le public. Les employés des services roulants du CN et du CPKC ont été victimes de manquements systémiques aux droits au repos des employés en vertu des conventions collectives. Au cours de récentes négociations, le CN et le CPKC ont tous deux cherché à limiter ou à éliminer les articles concernant le repos protecteur et à faire en sorte que seules les périodes minimales de repos prévues par la loi s'appliquent. La CFTC n'est au courant d'aucun autre syndicat de cette industrie assujetti à de telles demandes de concessions de la part des entreprises. La médiation fonctionne lorsque les deux parties veulent négocier. Selon l'expérience de la CFTC, l'arbitrage forcé n'a rien en commun avec la libre négociation collective.

Malheureusement, il n'y a pas eu de gagnants lors des arbitrages récents de différends. Les parties n'ont pas été en mesure de résoudre les questions importantes. Des salaires équitables et une poignée de questions de sécurité sont tout ce qui se règle en arbitrage de différends. Les vrais problèmes ne se règlent pas par l'arbitrage de différends. C'est pourquoi le droit protégé par la Constitution d'exercer des pressions économiques sur l'autre partie est nécessaire pour parvenir à un règlement significatif des enjeux critiques réels qui sont les priorités des membres de la CFTC.

Le droit des travailleurs de participer à la libre négociation est enraciné dans les dispositions du code, ce qui mène à une convention collective librement négociée, et non pas à une négociation ou à une convention collective imposée. Ce sont des processus démocratiques fondamentaux.

L'article 107 doit être lu dans le contexte du code, qui prévoit un mécanisme clair pour le droit de grève. On ne peut pas dire que l'article 107 a été conçu pour passer outre à ce processus protégé par la Constitution.

L'utilisation récente de l'article 107 a enhardi les employeurs sous réglementation fédérale et menace de perpétuer la négociation superficielle. Le CN et le CPKC se sont entendus pour créer une crise artificielle, ce qui a incité le ministre à invoquer l'article 107 pour miner les droits des travailleurs et récompenser les entreprises qui ne négocient pas de bonne foi.

Il est essentiel que les processus prévus dans le code demeurent en place pour aider les travailleurs à négocier ce qu'ils considèrent comme une entente équitable, par opposition à ce qui pourrait être jugé juste par les employeurs des chemins de fer ou le gouvernement.

Merci. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur Boucher.

We will now move on to questions from senators. I'd like to advise senators that you will each have a maximum of five minutes for the first round of questions.

I also remind witnesses that if they do not have enough time to provide a full response, they are welcome to submit their complete answers in writing, and we will firm that up at the end of our meeting with this group of panellists.

Should senators wish to ask questions of our witnesses, please alert our clerk, who will add your name to the list of questioners. I invite our deputy chair, Senator Dasko, to ask the first question.

Senator Dasko: Thank you, witnesses, for being here today and participating in this study that we've launched here in our committee.

From witnesses last week, we've heard about increases in labour disputes and disruptions in the industry that we're studying. We've heard about Canada's poor international ranking in terms of labour relations in this particular area. We also heard about the increased use of section 107 and from you, Ms. Bruske, about the readiness of government to intervene.

I'm trying to understand why the government is intervening more. I wonder if you've had serious discussions with government officials as to why this is happening. I wonder if you've done some deep analysis behind the scenes, talking to experts in the field. Why are they doing this now? I think one of you mentioned that 2003 was the first use of section 107 — maybe I misheard that. But why are they able to do it?

Mr. Doran, one term you used was "politically convenient." Well, if it's so, why is it so? That's my question to any of the witnesses, please.

Ms. Bruske: Section 107 has been used eight times in the last 24 months, and that is a significant amount of usage of that section. Rather than tabling back-to-work legislation, which would have to be debated in the House, with rationale given, with arguments heard and with MPs voting —

Senator Dasko: Us too.

Ms. Bruske: — you too, absolutely — this is a much more politically expedient way for government to get workers to come back to work. The reality is that every single time section 107 is used, it means the parties don't have to negotiate to a finality. They don't have to negotiate a collective agreement that's acceptable to the workers and that's acceptable to the employer. You lose muscle memory when you're not having to sit across

Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs et sénatrices. Je vous rappelle que vous disposerez chacun d'un maximum de cinq minutes pour la première série de questions.

Je rappelle également aux témoins que s'ils n'ont pas assez de temps pour fournir une réponse complète, ils peuvent le faire par écrit. Nous confirmerons cela à la fin de notre réunion avec ce groupe de témoins.

Les sénateurs et les sénatrices qui souhaitent poser des questions à nos témoins doivent en informer la greffière, qui ajoutera leur nom à la liste des intervenants. J'invite notre vice-présidente, la sénatrice Dasko, à poser la première question.

La sénatrice Dasko : Je remercie les témoins d'être présents ici aujourd'hui et de participer à l'étude que nous avons lancée.

La semaine dernière, des témoins nous ont parlé de l'augmentation du nombre de conflits de travail et de perturbations dans l'industrie que nous étudions. Nous avons pris connaissance du piètre classement international du Canada en matière de relations de travail dans ce secteur particulier. Nous avons également entendu parler de l'utilisation accrue de l'article 107 et, de votre part, madame Bruske, de la promptitude du gouvernement à intervenir.

J'essaie de comprendre pourquoi le gouvernement intervient davantage. Je me demande si vous avez eu des discussions sérieuses avec ses représentants pour savoir pourquoi cela se produit. Je me demande si vous avez fait une analyse approfondie en parallèle, en parlant à des experts du domaine. Pourquoi font-ils cela maintenant? Je pense que l'un d'entre vous a mentionné que l'article 107 a été utilisé pour la première fois en 2003, mais peut-être ai-je mal compris. Je me demande pourquoi ils sont capables d'agir ainsi.

Monsieur Doran, vous avez utilisé l'expression « commode au niveau politique ». Si c'est le cas, pourquoi? Ma question s'adresse à n'importe lequel des témoins.

Mme Bruske : L'article 107 a été invoqué 8 fois au cours des 24 derniers mois, ce qui représente un recours important à cet article. Plutôt que de déposer un projet de loi de retour au travail, qui devrait être débattu à la Chambre, avec justification, arguments et vote des députés...

La sénatrice Dasko : Notre vote aussi.

Mme Bruske : ... votre vote aussi, absolument — c'est une façon beaucoup plus commode sur le plan politique pour le gouvernement de faire revenir les travailleurs au travail. La réalité, c'est que chaque fois qu'on invoque l'article 107, cela signifie que les parties n'ont pas à négocier pour arriver à une fin. Ils n'ont pas à négocier une convention collective acceptable pour les travailleurs et pour l'employeur. Il y a des habiletés

the bargaining table, having to discuss the very difficult issues keeping people apart.

You heard from some of the other witnesses this morning already that interest arbitration only resolves part of the issue. It never gets to the very serious outstanding issues that are left remaining after that collective agreement gets resolved, and it then becomes a bigger issue in the next round of bargaining. So we never solve the problem.

Senator Dasko: But why are they doing this? Why are we seeing increased use of this option?

Ms. Bruske: Again, it's politically expedient to utilize this particular option rather than to force the employer to have to negotiate at a bargaining table.

We hear a lot about the economic hardship on employers. I want to remind us that there's economic hardship on workers when they choose to go on strike. Nobody decides they want to go on strike or they're looking forward to being locked out. Workers have to sit down with their families at kitchen tables to decide as to whether or not they can afford to take the deal that's on the table by voting yes to, potentially, a substandard deal or to be able to say no and walk a picket line. Nobody looks forward to that. That is economic pain for that particular family. We just saw teachers in Edmonton and all over Alberta on a three-week strike with no pay. That is how seriously they felt about the issues that were not being resolved.

Senator Dasko: Are they getting public support for this, then? If they're doing it and they're getting away with it, would you conclude the public supports what the government is doing?

Ms. Bruske: The workers are getting public support, or the employer is getting public support?

Senator Dasko: The government is getting public support for ending the disruption.

Ms. Bruske: I think anytime that people are impacted by a labour disruption, they want to see an end to it because nobody likes to be impacted by any kind of a disruption, right? We understand that there's a lot of pressure on employers, especially by the corporations, to intervene on their behalf so that they don't actually need to have that difficult bargaining at the bargaining table. That would be my answer to that issue.

Senator Dasko: Would any other witnesses like to take a stab at that?

cognitives qui se perdent lorsque vous n'avez pas à vous asseoir à une table de négociation et à discuter des enjeux très difficiles qui séparent les gens.

Certains des autres témoins que vous avez entendus ce matin vous ont dit que l'arbitrage de différends ne résout qu'une partie du problème. Il ne permet pas d'aborder les questions très graves qui restent en suspens après le règlement de la convention collective et qui prennent encore plus d'importance au moment de la ronde de négociations suivante. Le problème n'est donc jamais réglé.

La sénatrice Dasko : Mais pourquoi cela se produit-il? Pourquoi cette option est-elle de plus en plus utilisée?

Mme Bruske : Encore une fois, il est politiquement commode d'utiliser cette option, plutôt que de forcer l'employeur à négocier à la table de négociation.

Nous entendons beaucoup parler des difficultés économiques que connaissent les employeurs. Nous devons nous rappeler que les travailleurs qui décident de faire la grève éprouvent des difficultés financières. Personne ne décide de faire la grève ou d'être en lock-out. Les travailleurs doivent s'asseoir avec leur famille pour décider s'ils peuvent ou non se permettre d'accepter ce qui est sur la table en votant pour une entente potentiellement inférieure aux normes ou s'ils peuvent dire non et participer à une ligne de piquetage. Personne n'espère cela. Cela représente un fardeau économique pour toute la famille. Nous venons de voir des enseignants à Edmonton et partout en Alberta faire la grève pendant trois semaines sans être payés. C'est dire à quel point ils considéraient comme graves les questions qui n'étaient pas réglées.

La sénatrice Dasko : Le gouvernement a-t-il l'appui du public à cet égard? Si le gouvernement fait cela sans conséquences, diriez-vous que la population l'appuie?

Mme Bruske : Est-ce que ce sont les travailleurs qui obtiennent l'appui du public ou est-ce que c'est l'employeur qui reçoit l'appui du public?

La sénatrice Dasko : Le gouvernement obtient l'appui du public parce qu'il met fin à la grève.

Mme Bruske : Je pense que chaque fois que des gens sont touchés par une interruption de travail, ils veulent qu'on y mette fin parce que personne n'aime être touché par quelque perturbation que ce soit, n'est-ce pas? Nous comprenons que beaucoup de pressions sont exercées sur les employeurs, surtout par les sociétés, pour qu'ils interviennent en leur nom, afin qu'il ne soit pas nécessaire d'avoir cette difficile négociation à la table de négociation. C'est ainsi que je vois la chose.

La sénatrice Dasko : Y a-t-il d'autres témoins qui aimeraient répondre?

Mr. Boucher: Yes, there's a lot of pressure from the companies and government to intervene all the time because they do not want to bargain in good faith. They may claim they are bargaining in good faith or they want to sit there and get a deal at the table, as you heard last week, but that's not necessarily true.

For example, with CN and CPKC in the last round of bargaining, they colluded together to sit there and line the potential work stoppage at the same time to put government pressure on and end any kind of good-faith bargaining and just get an imposed deal by an arbitrator. As I said in my opening remarks, they didn't get what they wanted and neither did we, and nobody won.

The best deals are at the table, without interference, and with economic pressure on both the company and the employees in the union. There are always good deals to go. I will use the example of 2019 with CN and the conductors' strike. If it hadn't been for the government not interfering with that work stoppage, we would not have gotten an important safety issue within the collective agreement, being that if I'm fatigued on the train, there's no such thing as "do now, grieve later." I can just get removed from the train. That would have never been achieved if government had interfered.

Senator Lewis: Thank you for your comments and presentations so far today. All across, you've spoken about the employers and the large corporate entities and so on. Is there any recognition in labour that it affects more than just the employers? Certainly, I come from a province where when there's a rail strike, farmers don't get paid, equipment dealers don't get paid. It has a huge impact across the entire region or even the country. It's a lot more than just CN's or CP's corporate profits that are being affected. I'd like some comments from all of you about that.

Ms. Bruske: Every single worker understands that when they make the difficult decision to go out on a picket line or when they are locked out — not choosing to, but when they are locked out — there are consequences to other entities, to customers, to consumers, to other businesses. We hear this all the time. Nobody wants to be on a picket line. What we want is free and fair collective bargaining so that the issues can get addressed. The only way to do that is for government to stay out of collective bargaining so the parties are forced to get to an agreement at the bargaining table.

Mr. Boucher: I would like to add to that. There were comments made by the representatives of CPKC last week in regard to unions representing between, I think he said, 300 and 3,000 people, give or take, holding 41 million Canadians hostage for the economy. The reality of it was, as I say, that at the last round of bargaining, it was both CN and CPKC that put the

M. Boucher : Oui, les compagnies et le gouvernement exercent toujours beaucoup de pression pour qu'on intervienne parce qu'ils ne veulent pas négocier de bonne foi. Ils peuvent ou vouloir s'asseoir à la table et conclure une entente, comme vous l'avez entendu la semaine dernière, mais ce n'est pas nécessairement vrai.

Par exemple, au cours des négociations, le CN et le CPKC se sont entendus pour négocier ensemble et planifier simultanément l'éventuel arrêt de travail afin de faire pression sur le gouvernement, mettre fin à toute forme de négociation de bonne foi et obtenir une entente imposée par un arbitre. Comme je l'ai dit dans mon exposé préliminaire, ils n'ont pas obtenu ce qu'ils voulaient et nous non plus, et personne n'a gagné.

Les meilleures ententes sont négociées, sans ingérence, et avec des pressions économiques sur l'entreprise et sur les employés syndiqués. Il y a toujours de bonnes ententes à conclure. Je vais prendre l'exemple du CN avec la grève des chefs de train en 2019. Si le gouvernement s'était mêlé du conflit de travail, il n'y aurait pas eu de disposition importante en matière de sécurité dans la convention collective, à savoir que, quand on est fatigué à bord d'un train, il n'est pas question de continuer malgré tout, et de déposer un grief par la suite. On peut simplement être remplacé. Cela n'aurait jamais été possible si le gouvernement s'en était mêlé.

Le sénateur Lewis : Je vous remercie de vos observations et de vos exposés. Dans l'ensemble, vous avez parlé des employeurs, des grandes sociétés, etc. Est-ce que les syndicats se rendent compte que cela ne touche pas seulement les employeurs? Je viens d'une province où, en cas de grève des chemins de fer, les agriculteurs ne sont évidemment pas payés, pas plus que les concessionnaires de matériel. Cela a un impact énorme sur l'ensemble de la région, voire du pays. Il y a bien plus en jeu que les profits du CN ou du CP. J'aimerais avoir votre avis à tous.

Mme Bruske : Tous les travailleurs savent que, quand ils prennent la difficile décision de participer à un piquet de grève ou quand ils sont victimes de lockout — ils ne choisissent, ils y sont contraints —, cela a des conséquences pour d'autres entités, pour les clients, pour les consommateurs et pour d'autres entreprises. On entend cela tout le temps. Personne ne veut être sur une ligne de piquetage. Ce que nous voulons, ce sont des négociations collectives libres et équitables pour pouvoir régler les problèmes. Et le seul moyen est de tenir le gouvernement à l'écart des négociations collectives afin que les parties soient contraintes d'en arriver à une entente négociée.

M. Boucher : J'aimerais ajouter quelque chose. La semaine dernière, les représentants du CPKC ont dit des syndicats qu'ils représentent, si je me souviens bien, entre 300 et 3 000 personnes, et qu'ils tiendraient 41 millions de Canadiens en otage. En réalité, au cours des dernières négociations, ce sont le CN et le CPKC qui ont déposé l'avis de lockout. Le CN nous a

lockout notice in. CN locked us out. CP locked out their employees as well. We had to do a strike notice as well. That was their choice. They didn't care about 41 million Canadians and the economy when they sat there and forced the issue and lined things up.

We do take things seriously when we're at the bargaining table. It's a hard decision when you're going to take the country on strike, especially with national rail carriers. It's not an easy decision to make. In the last three, four rounds of bargaining with these companies, they are coming at us with significant cession demands. For example, in the last round, they wanted to — for both companies — take the collective agreement that has been there for over a hundred years, throw it in the garbage and start from scratch, because it does not work for them. But it works for us. They made the decision to put pressure on the government by lining up a work stoppage to have government intervention, which ended up being section 107, and force binding arbitration. And they didn't get what they wanted. That's not the way to go. The thing is to keep the people at the table. The pressure is there, and a deal will happen. It has been proven through history.

Senator Lewis: As we talk about history, some of our witnesses last week could go from 1950 to the current moment, 75 years, and we've seen back-to-work legislation over two dozen times, particularly between rail and maritime use, and it's far weighted toward looking after these kinds of strikes.

You keep talking about rail safety and so on. What is Transport Canada's feeling on this? Why would the federal government continue to use this back-to-work legislation if safety is at risk? Are you guys finding safety is at risk? Can you give an example where back-to-work legislation has affected safety?

Mr. Boucher: I'm not sure I'm understanding the question around back-to-work legislation affecting safety other than the fact at the table. So when we refer to the safety aspects for us, Transport Canada's are around the duty and rest period regulations, which are minimum standards. It's the minimum standards for rest when you're at home, when you're at the away-from-home terminal. We have provisions in our collective agreement that enhance those minimum requirements. In the last few rounds of bargaining, the companies, their demands are to remove those provisions in our collective agreement, to just have a maximum of the regulations by government, thereby, in our view, affecting the safety of our workers and the public.

We are the judge of our own conditions. The minimum requirement of the government is 12 hours when I get home. A

mis en lockout. Le CP a également imposé un lockout à ses employés. Nous avons également dû préparer un avis de grève. Mais c'était leur choix. Ils ne se souciaient pas des 41 millions de Canadiens et de l'économie quand ils nous ont forcé la main et imposé cette situation.

Nous prenons les choses au sérieux quand nous négocions. C'est très difficile de décider d'imposer une grève à l'échelle du pays, surtout quand il s'agit du transport ferroviaire national. Ce n'est pas une décision facile à prendre. Au cours des trois ou quatre dernières négociations avec ces entreprises, celles-ci nous ont demandé d'importantes concessions. Par exemple, la dernière fois, elles voulaient — toutes les deux — mettre à la poubelle une convention collective vieille de plus de 100 ans et tout recommencer à zéro, parce que cela ne fonctionne pas pour elles. Mais cela fonctionne pour nous. Elles ont décidé d'exercer des pressions sur le gouvernement en organisant un arrêt de travail simultané pour que le gouvernement intervienne, avec pour résultat l'article 107 et l'imposition d'un arbitrage exécutoire. Et pourtant elles n'ont pas obtenu ce qu'elles voulaient. Ce n'est pas la voie à suivre. Il faut que les gens négocient. La pression est là, et une entente sera conclue. L'histoire en donne la preuve.

Le sénateur Lewis : Parlant d'histoire, certains témoins de la semaine dernière nous ont parlé des années entre 1950 et aujourd'hui, 75 ans au cours desquels on a adopté des lois forçant le retour au travail plus d'une vingtaine de fois, notamment dans le transport ferroviaire et dans le transport maritime, et ces lois sont largement axées sur ce genre de grèves.

Vous n'arrêtez pas de parler de sécurité ferroviaire, etc. Qu'en pense Transports Canada? Pourquoi le gouvernement fédéral continuerait-il d'utiliser cette loi sur le retour au travail si la sécurité est menacée? Est-ce que vous pensez que la sécurité est menacée? Pouvez-vous nous donner un exemple où une loi de retour au travail a eu des répercussions sur la sécurité?

M. Boucher : Je ne suis pas sûr de bien comprendre la question concernant les lois sur le retour au travail qui auraient une incidence sur la sécurité, en dehors de ce qui est négocié. Donc, quand nous parlons de sécurité pour nous, Transports Canada s'intéresse plutôt aux règlements sur les périodes de service et de repos, qui sont des normes minimales. Il s'agit des normes minimales de repos à la maison ou au terminal éloigné. Il y a dans notre convention collective des dispositions qui renforcent ces exigences minimales. Au cours des dernières négociations, les entreprises ont réclamé la suppression de ces dispositions dans notre convention collective et l'imposition d'un maximum de règlements gouvernementaux, et c'est ce qui, à notre avis, aura une incidence sur la sécurité de nos travailleurs et de la population.

Nous sommes les meilleurs juges de nos propres conditions de travail. L'exigence minimale du gouvernement est de 12 heures

lot of our collective agreements say 24 hours or more so we can be rested to go back to work the next time around.

The Chair: Thank you.

Senator Wilson: My question is for Mr. Doran. Thank you for being here virtually with us today. I specifically wanted to ask you about something that stems from the Ready and Rogers report, particularly, identifying the risk that the ILWU on the West Coast could move to bargain on an enterprise basis versus a geographic basis. I understand that voluntarily the ILWU has bargained geographically for many years. I am just wondering if there is truth to that risk.

Mr. Doran: Sorry, the audio paused for a second there. What was your question around risk? I'm familiar with the Ready and Rogers report, but —

Senator Wilson: The question was whether the ILWU on the West Coast is planning next year, about a year from now, when the agreements come up for renewal, to bargain on an enterprise — or on a business-by-business, terminal-by-terminal basis — versus on a geographic basis.

Mr. Doran: I understand that was mentioned in the Industrial Inquiry Commission's report to the labour minister. We're a democratic organization. Our membership and our contract caucus develop strategy in bargaining. We don't have any clear direction to engage in what you classify as enterprise bargaining, rather than negotiating on an industry-wide basis as we have.

I do not see collective bargaining as a threat in any regard, whether it would be on a more industry-wide basis or whether it is focused on individual employers.

There are obviously issues that are specific to certain employers. As senators may or may not understand, ILWU Canada has a collective agreement with the British Columbia Maritime Employers Association, which represents about 40 different employers. We have a multi-employer collective agreement, and there are certain specific issues that might have to be dealt with between the union and the specific employer where the association may not have the knowledge or expertise to complete those kinds of discussions or specific negotiations.

In addition to that, throughout our history, we have been locked out as many times as we have gone out on strike. Most recently, in 2024, when ILWU, Local 514, which has their own collective agreement — it's not the longshore collective agreement; they have a separate agreement with their employers — attempted to engage in limited strike activity with a single employer, the B.C. Maritime Employers Association responded with an industry-wide lockout, which locked out all

quand on rentre chez soi. Beaucoup de nos conventions collectives prévoient une période de repos de 24 heures ou plus pour que nous puissions retourner au travail reposés.

Le président : Merci.

Le sénateur Wilson : Ma question s'adresse à M. Doran. Merci d'être parmi nous virtuellement aujourd'hui. Je voulais vous poser une question sur quelque chose qui découle du rapport de Ready and Rogers, en particulier au sujet du risque que l'ILWU de la côte Ouest puisse négocier à l'échelle de l'entreprise plutôt qu'à l'échelle géographique. Je crois savoir que l'ILWU négocie délibérément à l'échelle géographique depuis de nombreuses années. Je voudrais savoir si ce risque est fondé.

M. Doran : Désolé, la fonction audio s'est arrêtée un instant. Quelle était votre question au sujet du risque? J'ai lu le rapport Ready and Rogers, mais...

Le sénateur Wilson : Je voudrais savoir si l'an prochain, dans environ un an, quand les ententes devront être renouvelées, l'ILWU de la côte Ouest envisage de négocier à l'échelle des entreprises — au cas par cas, entreprise par entreprise, terminal par terminal — ou à l'échelle géographique.

M. Doran : Je crois qu'il en est question dans le rapport de la Commission d'enquête sur les relations de travail adressé à la ministre du Travail. Nous sommes une organisation démocratique. Nos membres et notre caucus sont chargés d'élaborer une stratégie de négociation. Il n'y a pas de directive précise quant à savoir s'il convient de négocier entreprise par entreprise ou à l'échelle du secteur d'activité.

Je ne vois pas en quoi la négociation collective serait une menace, que ce soit à l'échelle du secteur ou à l'échelle des employeurs.

Certains enjeux sont évidemment propres à certains employeurs. Comme les sénateurs le savent peut-être, ILWU Canada a conclu une convention collective avec la British Columbia Maritime Employers Association, qui représente environ 40 employeurs. Nous avons une convention collective multi-employeurs, et certaines questions précises pourraient devoir être réglées entre le syndicat et tel ou tel employeur, parce que l'association ne serait peut-être pas en mesure d'en discuter et de les régler par manque de connaissances ou d'expertise.

J'ajoute que, tout au long de notre histoire, nous avons été en lockout autant de fois que nous avons fait grève. Tout récemment, en 2024, quand la section locale 514 de l'ILWU, qui a sa propre convention collective — ce n'est pas la convention collective des débardeurs, mais une convention distincte avec leurs employeurs —, a tenté de lancer une grève limitée chez un seul employeur, la B.C. Maritime Employers Association a réagi en imposant un lockout à l'échelle du secteur, qui a entraîné le

foremen and longshore workers and shut down the West Coast ports in response to the limited actions of ILWU, Local 514.

Senator Wilson: I'm not really getting a clear answer, or maybe it sounds like the decision hasn't yet been made in terms of whether you will bargain on a terminal-by-terminal basis next year.

The Ready and Rogers report also made recommendations with respect to the employers being able to apply for geographic certification — which I gather the union has the ability to do but the employers do not — to the Canada Industrial Relations Board. Also, they recommended the creation or establishment of a special mediator process. I'm wondering if ILWU has taken a position on either of those two recommendations.

Mr. Doran: Yes, we have. We have made our position known to the federal Minister of Jobs and her staff as well as the Secretary of State for Labour, Mr. Zerucelli.

We do not support the creation of a broad geographic certification for a number of reasons. It would require legislation to do so. It would be forcing workers into a collective bargaining structure against their will. We wonder how the commissioners square that with the Charter-protected rights, like freedom of association and the right to belong to the trade union of your choosing. We don't believe that this recommendation is supported by the Charter rights.

There are certain issues that have been perpetuated throughout the most recent rounds of bargaining, which we feel would be entrenched into a broad geographical certification, forcing bargaining units into an arrangement against their will and solidifying power on one side of the table, without a corresponding balance on the other side of the table.

With respect to a special mediator —

The Chair: Mr. Doran, we need to wrap it up.

Mr. Doran: We agree with the recommendation around the special mediator. We have told the minister that as well. Thank you.

The Chair: Thank you, sir.

Senator Simons: I want to start with Ms. Bruske, and I want to follow up from where Senator Dasko left off.

What has intrigued me about seeing the federal government invoke section 107 again and again in the last year — I mean, it's extraordinary, the concentration of that — is that there has been very little public pushback. There has been no moral hazard for the government. Last week in Alberta, where I am from, I

lockout de tous les contremaîtres et des débardeurs et la fermeture des ports de la côte Ouest en réaction aux mesures limitées prises par la section locale 514 de l'ILWU.

Le sénateur Wilson : La réponse n'est pas vraiment claire, mais peut-être qu'on n'a pas encore décidé si vous négocierez terminal par terminal l'an prochain.

Le rapport Ready et Rogers contient également des recommandations concernant la possibilité pour les employeurs de présenter une demande d'accréditation géographique — si j'ai bien compris, c'est du ressort du syndicat et non des employeurs — au Conseil canadien des relations industrielles. On y recommande aussi la création ou l'instauration d'un processus spécial de médiation. J'aimerais savoir si l'ILWU a pris position concernant ces deux recommandations.

M. Doran : Oui, effectivement. Nous avons fait connaître notre position à la ministre fédérale de l'Emploi et à son personnel, ainsi qu'au secrétaire d'État au Travail M. Zerucelli.

Nous ne sommes pas en faveur de la création d'une accréditation géographique générale pour un certain nombre de raisons. Il y faudrait une loi. Et cela inscrirait les travailleurs dans une structure de négociation collective contre leur gré. On se demande comment les commissaires concilient cette idée avec les droits protégés par la Charte, comme la liberté d'association et le droit d'appartenir au syndicat de son choix. À notre avis, cette recommandation n'est pas étayée par les droits garantis par la Charte.

Certains enjeux se perpétuent d'une négociation à l'autre, et il est probable, à notre avis, qu'ils seraient encastrés dans une accréditation géographique générale et que cela contraindrait les unités de négociation à conclure une entente contre leur gré et consoliderait le pouvoir d'un côté de la table, sans équilibre de l'autre côté.

Quant à un médiateur spécial...

Le président : Monsieur Doran, nous devons conclure.

M. Doran : Nous sommes d'accord avec la recommandation concernant le médiateur spécial. Nous l'avons également dit à la ministre. Merci.

Le président : Merci, monsieur.

La sénatrice Simons : J'aimerais commencer par Mme Bruske et reprendre là où la sénatrice Dasko avait laissé la conversation.

Ce qui m'a intriguée quand le gouvernement fédéral a invoqué l'article 107 à plusieurs reprises l'année dernière — c'est quand même extraordinaire cette multiplication —, c'est que la population a très peu réagi. Il n'y a eu aucun risque moral pour le gouvernement. La semaine dernière, en Alberta, d'où je viens, je

was expecting considerably more pushback to the government's invocation of the "notwithstanding" clause and the importuning of a collective agreement that the union had rejected, and the organized union for a minute talked about a general strike, and then everything fizzled out completely.

I'm wondering if you could comment for me on whether there is a danger to organized labour in this moment if the public has decided that it is going to accept government imposition of these kinds of back-to-work orders as the norm.

Ms. Bruske: Thank you for that question. This is a very concerning reality. If we allow our constitutionally protected rights to be overwritten by a premier using the "notwithstanding" clause against workers, what does that mean for the future?

In this particular case, The Alberta Teachers' Association decided they could not stomach the potential of \$27 million per day in fines. I can understand why that's a huge hill to climb, having to worry about the amount of fines you have to pay as an organization, which would literally cripple that organization, when this is an organization that was not able to even pay strike pay to their teachers on strike. This is a very fraught moment in time that we are dealing with. When we're talking about taking away rights for workers, it has consequences in the long term. It's going to have consequences on the kinds of workplaces we have that support family and community.

I do just want to point out to Senator Wilson's question with regards to a mediator to be assigned that while I appreciate the different unions may have different viewpoints on this, there are already mediation processes available under the CIRB. It's not a lack of information that's keeping the parties at the bargaining table from reaching a deal; it's the overuse and reliance by employers on governments stepping in to do the work for them.

I would point out that in the most recent Air Canada strike, within 24 hours of that union defying the return-to-work order, those parties reached a tentative agreement at the bargaining table. Yes, they are going through an arbitration process to finalize a couple of those outstanding items, but it took 24 hours for that employer, once they were faced with the reality of "No, we're not going back," to come to the bargaining table to get serious.

Senator Simons: Mr. Roberts?

Chris Roberts, National Director, Social and Economic Policy, Canadian Labour Congress: May I just add that the CUPE flight attendant strike was extremely popular with the public? They had, in our experience, overwhelming support.

m'attendais à beaucoup plus de résistance face à l'invocation par le gouvernement de la clause « nonobstant » et à l'imposition d'une convention collective que le syndicat avait rejetée. Le syndicat organisé a parlé pendant un instant d'une grève générale, et puis tout est tombé à l'eau.

D'après vous, le fait que la population reconnaisse comme une norme l'imposition de ces ordonnances de retour au travail par le gouvernement met-il le mouvement syndical en danger?

Mme Bruske : Merci de cette question. C'est très préoccupant. Si nous laissons un premier ministre passer outre à nos droits protégés par la Constitution en utilisant la disposition de dérogation contre les travailleurs, qu'est-ce que cela signifie pour l'avenir?

En l'occurrence, l'Alberta Teachers' Association a décidé qu'elle ne pourrait pas assumer le risque de payer 27 millions de dollars d'amendes par jour. J'imagine la perspective de devoir s'inquiéter du montant des amendes à payer, qui paralyseraient littéralement l'organisation, alors qu'elle n'a même pas pu verser une indemnité à ses enseignants en grève. Nous traversons une période critique. L'idée de priver les travailleurs de certains droits a des conséquences à long terme. Cela aura des conséquences sur les milieux de travail qui soutiennent les familles et la collectivité.

Pour répondre à la question du sénateur Wilson au sujet de la désignation d'un médiateur, je tiens à dire que, malgré d'éventuelles divergences d'opinions entre les syndicats à ce sujet, il existe déjà des processus de médiation dans le cadre du CCRI. Ce n'est pas le manque d'information qui empêche les parties à la négociation de conclure une entente, mais le recours abusif des employeurs à l'intervention des gouvernements pour faire le travail à leur place et leur dépendance à cet égard.

Je signale que, au moment de la dernière grève d'Air Canada, dans les 24 heures qui ont suivi le rejet de l'ordre de retour au travail par le syndicat, les parties ont conclu une entente de principe. Il est vrai qu'un processus d'arbitrage est nécessaire pour régler quelques-unes des questions en suspens, mais il n'a fallu que 24 heures à l'employeur, confronté au « non, nous ne retournons pas au travail », pour revenir négocier et prendre les choses au sérieux.

La sénatrice Simons : Monsieur Roberts, votre avis?

Chris Roberts, directeur national, Politiques sociales et économiques, Congrès du Travail du Canada : Je voudrais seulement ajouter que la grève des agents de bord du SCFP a été extrêmement populaire. D'après notre expérience, ils ont bénéficié d'un soutien massif dans la population.

Senator Simons: I don't think the strike was popular. I think the realization that many Canadians had in that moment about the working conditions of flight attendants and the pay structure was a revelation to a lot of people. Senators who travel a lot know what that is like, but I think for a lot of people it was very eye-opening.

In the time remaining, I have a quick question for Mr. Boucher. We heard in testimony last week the frustration on the part of the rail companies whose representatives said that they can negotiate with all their other unions, but that the Teamsters oftentimes don't present a united front within the union. It's a difficult table because, within your body, there are variances of opinion. We have heard from Mr. Doran about his concerns about having one big bargaining unit. Can you talk a little bit about the structure of the Teamsters and if there is something about the structure of your union that makes it more difficult to organize the negotiations?

The Chair: You have a minute to respond to complete the question.

Mr. Boucher: That might take all day.

The Chair: That's why I'm saying it.

Mr. Boucher: In Coles Notes, it's not our structure; it's the companies themselves. They like to blame the Teamsters for failing at the bargaining table. The reality is that they are coming at us aggressively at the bargaining table with concessionary demands that we can't live with or agree to. Maybe the other unions they deal with don't have the same issues; they are not as concessionary, and they're able to get the deals they want. At the end of the day, if the companies came and bargained in good faith, there wouldn't be an issue at the bargaining table.

Senator Cormier: I will ask my question to Ms. Bruske. It might be outside the scope of what we're talking about, but I think there is a link.

[*Translation*]

To ensure their well-being, the workers that you represent need to negotiate not only good conditions with their employers, but also a robust social safety net that protects them, whether in terms of access to public health care or employment insurance.

I read the brief that you tabled in the House of Commons Standing Committee on Finance in July regarding the budget being tabled today. In the recommendations, you talk about \$4 billion for pharmacare and a new fund for the education workforce. You also talk about immediate financial assistance for workers and post-secondary institutions, and you recommend investing directly in critical infrastructure, including

La sénatrice Simons : Je ne crois pas que la grève ait été populaire. Je crois que beaucoup de Canadiens ont appris à ce moment-là les conditions de travail des agents de bord et leur structure salariale et que cela a été une révélation. Les sénateurs qui voyagent beaucoup savent ce qu'il en est, mais je crois que cela a été une révélation pour beaucoup de gens.

Dans le temps qu'il me reste, j'ai une petite question pour M. Boucher. La semaine dernière, des témoins sont venus exprimer la frustration des compagnies ferroviaires dont les représentants nous ont dit qu'ils pouvaient négocier avec tous leurs autres syndicats, mais que les Teamsters ne faisaient pas souvent front commun au sein de leur syndicat. Ce sont des négociations difficiles à cause des divergences d'opinions au sein même de leur organisation. M. Doran nous a expliqué qu'une grande unité de négociation est un problème. Pourriez-vous nous parler un peu de la structure des Teamsters et nous dire s'il y a dans la structure de votre syndicat quelque chose qui complique le déroulement des négociations?

Le président : Vous avez une minute pour répondre.

M. Boucher : Cela pourrait prendre toute la journée.

Le président : C'est pourquoi je le précise.

M. Boucher : Pour faire court, le problème n'est pas notre structure, mais les entreprises elles-mêmes. Elles aiment bien blâmer les Teamsters de l'échec des négociations. En réalité, elles ont une attitude agressive à la table des négociations et demandent des concessions que nous ne pouvons accepter ni approuver. Peut-être que les autres syndicats avec lesquels elles traitent n'ont pas les mêmes problèmes, qu'elles ne demandent pas autant de concessions et qu'elles peuvent obtenir les ententes qu'elles souhaitent. Au final, si les entreprises étaient de bonne foi, il n'y aurait pas de problème à la table de négociation.

Le sénateur Cormier : Je vais poser ma question à Mme Bruske. Cela dépasse peut-être la portée de ce dont nous parlons, mais je pense qu'il y a un lien.

[*Français*]

Pour assurer leur bien-être, les travailleurs que vous représentez ont non seulement besoin de négocier de bonnes conditions avec leurs employeurs, mais aussi d'un filet de sécurité sociale robuste qui les protège, que ce soit pour l'accès aux soins de santé publique ou pour l'assurance-emploi.

J'ai pris connaissance du mémoire que vous avez déposé au Comité permanent des finances de la Chambre des communes en juillet dernier au sujet du budget qui est présenté aujourd'hui. Dans les recommandations, vous parlez de 4 milliards de dollars pour l'assurance-médicaments et d'un nouveau fonds pour la main-d'œuvre dans le domaine de l'éducation. Vous parlez également d'une aide financière immédiate aux

transportation and energy, to support increased internal trade and the diversification of trading partners.

My question is this: If the government took into account those recommendations and included them in the budget, how would those actions help, support or positively influence your ability to negotiate with employers? I would like to hear your thoughts on that.

[English]

Ms. Bruske: The budget that is being tabled today is incredibly important. We see significant holes in our social safety net, and I think our submission identified where those holes are.

Right now, workers are dealing with a trade war. I travel all over Canada all the time; I hear from workers in every single community worried about the future of their jobs. Making sure that we have a strong social safety net that deals with health care being available where and when they need it, that deals with an overhauled Employment Insurance system and wage subsidy so they can stay connected to their employers, that deals with adequate training and educational opportunities for the jobs of tomorrow and managing the risks of artificial intelligence are all incredibly important. All of these things need to be taken into consideration because our workplaces are ever-evolving.

When you look at the ports, railways and airlines, any single workplace, the workplaces and how the work is being done are evolving. This often leads to friction at the bargaining table when you're dealing with automation, artificial intelligence and making sure that workers can be secure in their jobs. It is critically important that we identify all of those kinds of additional training and educational needs and that we fund them properly so that workers can actually pivot to that new economy and stay readily employed with a good family-supporting wage.

[Translation]

Senator Cormier: Mr. Boucher, do you wish to comment?

[English]

Mr. Boucher: The world is changing all the time. Mindsets are changing both globally and domestically. With the evolving world as it is, there are always going to be issues at the bargaining table. The common theme that needs to happen here is that you have to have both parties bargaining in good faith.

travailleurs et travailleuses et aux établissements d'enseignement postsecondaire, et vous recommandez d'investir directement dans les infrastructures essentielles, dont le transport et l'énergie, pour soutenir l'accroissement du commerce intérieur et la diversification des partenaires commerciaux.

Ma question est la suivante : si ces recommandations étaient prises en compte par le gouvernement et qu'elles se retrouvaient dans le budget, comment ces actions aideraient-elles, soutiendraient-elles ou auraient-elles une influence positive sur votre capacité de négocier avec les employeurs? J'aimerais vous entendre à ce sujet.

[Traduction]

Mme Bruske : Le budget déposé aujourd'hui est extrêmement important. Il y a des lacunes importantes dans notre filet de sécurité sociale, et je pense que notre mémoire les a circonscrites.

À l'heure actuelle, les travailleurs font face à une guerre commerciale. Je voyage tout le temps et partout au Canada et j'entends des travailleurs de toutes les collectivités s'inquiéter de l'avenir de leurs emplois. Il faut absolument veiller à ce qu'un solide filet de sécurité sociale permette d'offrir des soins de santé où et quand ils en ont besoin, de garantir un régime d'assurance-emploi remanié et une subvention salariale pour qu'ils puissent rester en contact avec leur employeur, d'offrir des possibilités de formation et d'éducation suffisantes pour les emplois de demain et de gérer les risques liés à l'intelligence artificielle. Tous ces enjeux doivent être pris en considération, car nos milieux de travail évoluent constamment.

Qu'il s'agisse des ports, des chemins de fer ou des compagnies aériennes, quel que soit le milieu de travail, ces milieux et les méthodes de travail sont en train d'évoluer. Cela entraîne souvent des frictions à la table de négociation dès qu'il est question d'automatisation, d'intelligence artificielle et de sécurité d'emploi. Il est absolument indispensable de circonscrire tous ces besoins supplémentaires de formation et d'éducation et de les financer suffisamment pour que les travailleurs puissent se réorienter vers la nouvelle économie et conserver facilement un emploi bien rémunéré pour subvenir aux besoins de leurs familles.

[Français]

Le sénateur Cormier : Monsieur Boucher, voulez-vous commenter?

[Traduction]

M. Boucher : Le monde change constamment. Les mentalités changent à l'échelle nationale et internationale. Compte tenu de l'évolution actuelle du monde, il y aura toujours des problèmes à la table de négociation. L'idée centrale ici est que les deux parties doivent négocier de bonne foi. Je constate que les

What I'm seeing is that corporations are getting away from that and trying to rely on government to enforce deals to be arbitrated, which, as I've already said, don't work. Issues are always outlying there. Until that happens, we're never going to be caught up, and we're not going to catch up.

The biggest issue here for us is that companies sit through and recognize the fact that it's not about the bottom line and their dollar; all kinds of people are involved in this, including the 41 million Canadians that are affected by it. They have a responsibility as well to sit through and respect that.

Senator Cormier: Thank you.

[*Translation*]

Senator Quinn: I would like to thank the witnesses for being here today.

[*English*]

I have a couple of questions, and anybody can answer.

Today, I would say Canada is under attack with respect to our friends in the south with tariffs and whatnot. It's putting into question our ability to trade consistently and reliably with the United States. We have probably grown somewhat lazy over the years because we have 350 million people next door and we trade with them.

Now the government has said it's time that we look at diversifying our trading lanes and trading partners. Yet, when we do have disruptions, the reliability of Canada as a trading partner comes into question and how it will get diverted. There have been some studies done, such as the Industrial Inquiry Commission of May 2025, which you're probably aware of, which noted that business is at risk. Once the cargo leaves, it may not come back. Having run a port for a few years, that was one of the principal concerns we had in terms of working hard to capture cargo to make sure the labour force is getting the hours in so they can provide for those families versus a strike that may cause that cargo and those fluid marketplaces to be diverted.

Why wouldn't we, in this day and age, with all these factors — the world is different in 2025 — look at section 87.4 of the Canada Labour Code and talk about not only the health and safety reasons but also the economic security of the public? Why can't we think about expanding that definition so the CIRB can seriously look at not just health and safety but economic security, which backs into affecting the public in many different ways? I'm wondering what your comments would be if we were to consider that.

entreprises s'éloignent de ce principe et essaient de s'appuyer sur le gouvernement pour forcer des ententes arbitrées, et, comme je l'ai déjà dit, cela ne fonctionne pas. Les problèmes sont toujours là. À défaut, on ne s'en sortira pas, ni d'un côté ni de l'autre.

Le pire est que les entreprises reconnaissent que ce n'est pas une question de rentabilité et d'argent. Toutes sortes de gens sont concernés, notamment les 41 millions de Canadiens qui sont touchés. Elles ont aussi la responsabilité de s'asseoir à la table et de respecter cela.

Le sénateur Cormier : Merci.

[*Français*]

Le sénateur Quinn : Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui.

[*Traduction*]

J'ai quelques questions, et n'importe quel témoin peut y répondre.

De nos jours, le Canada est attaqué par nos amis du Sud, avec les droits de douane et Dieu sait quoi. Cela compromet la possibilité d'avoir des relations commerciales constantes et fiables avec les États-Unis. Nous sommes probablement devenus un peu paresseux au fil du temps parce que nous avions 350 millions de clients à proximité.

Aujourd'hui, le gouvernement nous dit qu'il est temps d'envisager de diversifier nos routes commerciales et nos partenaires commerciaux. Pourtant, en cas de perturbations effectives, la fiabilité du Canada comme partenaire commercial est remise en question, et la question se pose du détournement du commerce. Des études, comme celle de la Commission d'enquête sur les relations de travail de mai 2025, dont vous êtes probablement au courant, ont révélé que les entreprises sont à risque. Lorsque la cargaison est partie, elle risque de ne pas revenir. Je me suis occupé de la gestion d'un port pendant quelques années, et je peux vous dire que l'une de nos principales préoccupations était de travailler fort pour attirer des transporteurs de marchandises afin que les travailleurs puissent accumuler le nombre d'heures nécessaires pour subvenir aux besoins de leurs familles, alors qu'une grève pourrait entraîner le détournement de ces marchandises et de ces marchés fluides.

Aujourd'hui, compte tenu de tous ces facteurs — le monde est différent en 2025 —, pourquoi ne pas examiner l'article 87.4 du Code canadien du travail et parler non seulement de santé et de sécurité, mais aussi de sécurité économique de la population? Pourquoi ne pas envisager d'élargir cette définition pour que le CCRI puisse examiner sérieusement non seulement les enjeux de santé et de sécurité, mais aussi de sécurité économique, un enjeu dont les répercussions sur la population sont multiples? J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

Ms. Bruske: I want to point out that when workers go on strike, it's generally because there is a significant change to their workplace that is happening. Workers will not generally go on strike because their raise isn't big enough; they will go on strike because you are trying to change the terms of their work, or you are trying to actually cut down on their wages/benefits. If we want to have good workplaces with workers who are ready, capable and willing to do the work that we need in order to keep our economy running, we need to treat them fairly at the bargaining table. That has to mean free and fair collective bargaining.

Again, workers don't easily choose to go on strike or are happy about being locked out. There are economic consequences to that family as well. The best way that we can ensure our economic activity being safeguarded is to actually force the parties to get to the bargaining table and to get to a deal without intervention.

Senator Quinn: Thank you.

Don Ashley, National Legislative Director, Teamsters Canada Rail Conference: I would like to address that question.

Before we look at maintenance of activities, we need to look at the improper balance that's set up right now. The country has made a choice to entrust critical infrastructure to private corporations. When we do that, we take away control.

Every time there is an intervention, it's always the rights of workers that are sacrificed. We don't see a section 107 application that assigns punitive damages to the private company that is equally a partner in any kind of dispute or lack of settlement. The default is to strip away workers' rights to resolve an issue. It's not to address the issue. There is no negative outcome for a private corporation in these types of things, so it puts the entire situation out of balance.

Senator Quinn: Thank you for that comment. My second question was going to be about the use of section 107, which I think has been used far too often and not necessarily for the right reasons. I think Parliament is in power to have people go back to work.

Having said that, we have talked about bargaining in good faith. We have had witnesses — and I have been involved in the industry — who said it's the unions that are bargaining in bad faith. And then, no, it's management; the owners are bargaining in bad faith. How do we determine who is bargaining in bad faith?

Mme Bruske : Je tiens à souligner que, quand des travailleurs font la grève, c'est généralement parce qu'il y a un changement important dans leur milieu de travail. En général, ils ne font pas la grève parce que leur augmentation de salaire n'est pas assez élevée. Ils font la grève parce qu'on essaie de modifier leurs conditions de travail ou qu'on tente de réduire leurs salaires et leurs avantages sociaux. Si nous voulons avoir de bons milieux de travail avec des travailleurs qui sont prêts, aptes et disposés à faire le travail dont nous avons besoin pour maintenir notre économie en marche, nous devons les traiter équitablement à la table de négociation. Cela veut dire des négociations collectives libres et équitables.

Les travailleurs ne décident pas de faire la grève à la légère, pas plus qu'ils ne sont heureux d'être mis en lockout. Il y a aussi des conséquences économiques pour leurs familles. La meilleure façon de protéger notre activité économique est d'obliger les parties à négocier et à conclure une entente sans intervention.

Le sénateur Quinn : Merci.

Don Ashley, directeur législatif national, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada : J'aimerais répondre à cette question.

Avant d'envisager le maintien des activités, il convient d'examiner le déséquilibre actuel. Le pays a choisi de confier les infrastructures essentielles à des sociétés privées. Quand on agit ainsi, on perd le contrôle.

Chaque fois qu'il y a une intervention, ce sont toujours les droits des travailleurs qui sont sacrifiés. On ne voit jamais de décision en vertu de l'article 107 imposant des dommages-intérêts punitifs à une entreprise privée qui est également un partenaire dans n'importe quel type de différend ou d'absence de règlement. La solution par défaut consiste à priver les travailleurs de leur droit de régler un problème. On ne règle pas le problème. Il n'y a pas de résultat négatif pour une entreprise privée dans ce cas, et cela entraîne un déséquilibre complet.

Le sénateur Quinn : Je vous remercie de cette explication. Ma deuxième question portait sur le recours à l'article 107, qui est invoqué beaucoup trop souvent et pas nécessairement pour les bonnes raisons. Le Parlement a le pouvoir d'obliger les gens à retourner au travail.

Cela dit, nous avons parlé de négociations de bonne foi. Des témoins — et j'ai moi-même travaillé dans le secteur privé — nous ont dit que ce sont les syndicats qui négocient de mauvaise foi. D'autres disent que non, ce sont les directions d'entreprise, les propriétaires, qui négocient de mauvaise foi. Comment savoir qui négocie de mauvaise foi?

There is a study that was done by the National Supply Chain Task Force that said:

The Minister of Labour should urgently convene a council of experts to develop a new collaborative labour relations paradigm that would reduce the likelihood of [disruptions] . . .

When there is a strike, the strike is because either the management says, “We’re locking you out; you have been bargaining in bad faith,” or, on the other side, “You have been bargaining in bad faith; therefore, we will go on strike.”

What is the solution there that would allow people to come together and bargain in good faith and have somebody watching that process so they can determine that party A or party B is not bargaining in good faith, and here is the solution to move forward, whether it’s mandatory arbitration — at the beginning rather than causing that economic downturn in these days?

The Chair: A quick answer to Senator Quinn’s question, please.

Senator Quinn: You can write in to answer that question.

The Chair: We are running out of time.

Ms. Bruske: If we have mandatory arbitration determined at the beginning, what is the incentive to bargain at all? And you will never get at the very crux of the issues actually keeping the parties apart by having a mandated arbitration approach.

Senator Quinn: If you’re bargaining in bad faith, then let somebody determine that early in the process rather than go through a lengthy process to get to the same end point.

The Chair: We need to move on, senator. If there’s anything that the witnesses can send us after the meeting in writing to respond or give additional information, we would really welcome that to give us the complete answer. Thank you.

[*Translation*]

Senator Aucoin: As senators, we have to analyze the situation. After hearing the testimony from last week and today, it seems to us that the system is broken. You said that section 107 was unacceptable. However, is it not just a continuation of the 38 interventions that have happened since 1950? Even if we had to go to the House of Commons to negotiate a return to work, it would still be a government imposition.

My question is for anyone who would like to answer. I have just come to understand that imposing arbitration is unacceptable. I may be wrong, but I believe that the system does

Le Groupe de travail national sur la chaîne d’approvisionnement a fait une étude où l’on peut lire ceci :

Le ministre du Travail doit convoquer un conseil d’experts de toute urgence en vue d’élaborer un nouveau paradigme de relations de travail collaboratif qui permettrait de réduire le potentiel [de perturbations] [...]

La grève est due au fait que la direction dit : « Nous vous mettons en lockout; vous avez négocié de mauvaise foi » tandis que, de l’autre côté, on dit : « Vous avez négocié de mauvaise foi; par conséquent, nous allons faire la grève. »

Comment faire pour que les gens négocient de bonne foi et que quelqu’un surveille le processus et détermine qui, de la partie A ou de la partie B, ne négocie pas de bonne foi, pour proposer une solution, par exemple sous la forme d’un arbitrage obligatoire — au début plutôt que de causer un ralentissement économique?

Le président : Une réponse rapide à la question du sénateur Quinn, s’il vous plaît.

Le sénateur Quinn : Vous pouvez transmettre votre réponse par écrit.

Le président : Nous n’avons plus de temps.

Mme Bruske : Si l’arbitrage obligatoire est déterminé au début, qu’est-ce qui incite les parties à négocier? Et vous n’arriverez jamais au cœur des problèmes qui séparent les deux parties avec une approche d’arbitrage obligatoire.

Le sénateur Quinn : Si une partie négocie de mauvaise foi, il est préférable que ce soit déterminé au début du processus plutôt que de passer par un long processus pour en arriver au même résultat final.

Le président : Nous devons poursuivre nos travaux, monsieur le sénateur. S’il y a quoi que ce soit que les témoins peuvent nous envoyer par écrit après la réunion pour répondre ou fournir des renseignements supplémentaires, nous serions vraiment heureux qu’ils nous fournissent une réponse complète. Merci.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : En tant que sénateurs, on doit analyser la situation. Après avoir entendu les témoignages de la semaine dernière et d’aujourd’hui, il nous semble que le système est brisé. Vous avez dit que l’article 107 n’était pas acceptable. Toutefois, n’est-il pas qu’une continuité des 38 interventions qui se sont produites depuis 1950? Même s’il fallait aller à la Chambre des communes pour négocier un retour au travail, il s’agit encore d’une imposition par le gouvernement.

Ma question s’adresse à qui voudra bien y répondre. Je viens de comprendre que l'imposition d'un arbitrage n'est pas acceptable. J'ai peut-être tort, mais je crois que le système ne

not work. What do you suggest we do to avoid the use of section 107 or having the government intervene? Things seem to work better in the United States with the Railway Labor Act. Could there be an arbitration system? Let us call it arbitration, intervention or obligation. Do you have any suggestions for ensuring that workers' right to strike is always respected, but that we do not end up with a strike every six months or something else that significantly harms Canada's economy?

[English]

Mr. Roberts: Thank you for the question. One of the complaints that unions in rail and marine ports have made over the years has been that governments only seem to take their concerns around health and safety, around fatigue, around relentless cost-cutting and workforce reductions seriously — they only pay attention to the industries — in the event of a stoppage when there is a lot of political pressure, public dissatisfaction and economic damage from a stoppage.

There would be some upside to the government as the regulator, so the Department of Transport and the Department of Employment, to take an ongoing, more active interest in the conditions of work, the terms and conditions of employment that often create the source for festering discontent and then disruption.

It's not enough to intervene when there is a crisis and then imagine that all these issues go away. It's in fact the opposite. It's the inability to deal with underlying frustrations and problems, which are building up each time and causing labour disruptions. Those underlying sources have to be addressed and can be addressed outside of moments of impasse and stoppages.

[Translation]

Senator Aucoin: Is there anyone else who would like to speak?

[English]

Ken Stuebing, Partner, CaleyWary, Teamsters Canada Rail Conference: Senator, thank you for your question. As Mr. Boucher mentioned, fatigue is a major issue for the TCRC's members, and it is an issue that they live with and struggle with, and their rights being curtailed and trampled over — and during the period of a collective agreement. So it is during the period of free collective bargaining provided by the code, supported by the structure of the code that the members have an opportunity to exert pressure to get real, meaningful change and real defence of their rights.

fonctionne pas. Qu'avez-vous à nous suggérer pour éviter d'utiliser l'article 107 ou de voir le gouvernement intervenir? Aux États-Unis, cela semble mieux fonctionner avec la Railway Labor Act. Peut-il y avoir un système d'arbitrage? Appelons-le arbitrage, intervention ou obligation. Avez-vous des suggestions qui permettraient de faire en sorte que le droit des travailleurs de faire la grève soit toujours respecté, mais qu'on ne se retrouverait pas tous les six mois avec une grève ou autre chose nuisant considérablement à l'économie du Canada?

[Traduction]

M. Roberts : Je vous remercie de la question. L'une des plaintes que les syndicats des chemins de fer et des ports maritimes ont formulées au fil des ans, c'est que les gouvernements ne semblent tenir compte avec sérieux de leurs préoccupations en matière de santé et de sécurité, de fatigue, de constantes compressions des coûts et du personnel — ils n'accordent leur attention qu'aux industries —, que dans les cas d'arrêts de travail où il y a beaucoup de pression politique, de mécontentement du public et de dommages économiques.

Le gouvernement aurait donc intérêt, en tant qu'organisme de réglementation, en particulier au ministère des Transports et au ministère de l'Emploi, à s'occuper d'une façon continue et plus active aux conditions de travail, aux modalités et aux conditions d'emploi qui sont souvent à l'origine du mécontentement et des perturbations.

Il ne suffit pas d'intervenir en cas de crise et d'imaginer ensuite que tous les problèmes disparaîtront. C'est en fait le contraire qui se produit. Les perturbations résultent de l'incapacité de composer avec les frustrations et les problèmes sous-jacents, qui s'accumulent sans cesse et causent des interruptions de travail. Ces causes sous-jacentes doivent être attaquées de front, et ce, sans attendre les impasses et les arrêts de travail.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Y a-t-il d'autres personnes qui aimeraient intervenir?

[Traduction]

Ken Stuebing, associé, CaleyWary, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada : Monsieur le sénateur, je vous remercie de votre question. Comme M. Boucher l'a dit, la fatigue est un problème majeur pour les membres de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, la CFTC, et c'est un problème avec lequel ils doivent composer, autre que leurs droits sont restreints et bafoués, et ce, pendant qu'une convention collective est en vigueur. C'est donc pendant la période de libre négociation collective prévue par le Code, appuyée par la structure du Code, que les membres ont l'occasion d'exercer des pressions pour obtenir un changement réel et significatif et de véritablement défendre leurs droits.

The system that provides and supports this right for collective bargaining is not broken. The code works very well. The right to strike, constitutionally enshrined within the code, works remarkably well when allowed to proceed as designed under the code, which includes actually letting workers go out on strike, actually exerting economic pressure on the employer. That's how, in this case particularly, fatigue will be addressed meaningfully by this union. Obviously, we invite the government, Transport Canada, et cetera, to —

The Chair: Mr. Doran, please.

Mr. Doran: I would like to say the Railway Labor Act in the U.S. does not preclude the right to strike, and it does not contain any provision that forces mandatory third-party arbitration, which some are continuing to suggest, which undermines the fundamental, constitutionally protected right to strike.

Canada needs unions. The 41 million people of Canada need unions, and unions lift the relative conditions for all workers in Canada. What we have seen is that employers have engaged in surface bargaining over the years precisely because, as you mentioned, the system is broken. If they can rely on the government to constantly give them an off-ramp, whether it is the use of section 107 or continued use of back-to-work legislation that provides for binding arbitration, as was said, it doesn't get to the core issues. It doesn't resolve issues in the industry. It only allows them to continue to fester.

Senator Hay: Thank you all for being here and online.

I want to pick up a thread that I have been hearing throughout. It was suggested in another meeting that it would be valuable to revise the Labour Code modelled somewhat after the U.S. railway act. What I recall from that meeting is there would be cooling-off periods or a 90-day period slowing down collective bargaining, while maintaining the right of a worker to strike.

I'm curious about your opinion on that, in particular with what you said around, in the period of bargaining, there being increased stress and potential discontent and whatnot. What is your opinion on that? I think it was Professor Lee who suggested that it might be an option. Then following up at another meeting, it was suggested that the Canada Labour Code does not provide the right framework, so what would the right framework be? It's almost the same question, but two different ones.

Mr. Roberts: Quickly, I can say, as Mr. Doran pointed out, that the Railway Labor Act in the United States, as I understand it, does not enjoin major strikes, and secondary picketing is permitted as well. There are already cooling-off periods in the

Le système qui prévoit et appuie ce droit à la négociation collective n'est pas déréglé. Le Code fonctionne très bien. Le droit de grève, inscrit en vertu de la Constitution dans le Code, fonctionne remarquablement bien lorsqu'il est appliqué comme prévu, y compris en permettant aux travailleurs de faire la grève et d'exercer des pressions économiques sur l'employeur. C'est de cette façon, dans ce cas particulier, que le syndicat s'attaquera sérieusement au problème de la fatigue. De toute évidence, nous invitons le gouvernement, Transports Canada et d'autres à...

Le président : Monsieur Doran, c'est à vous.

M. Doran : J'aimerais dire que la Railway Labor Act des États-Unis n'interdit pas le droit de grève, et elle ne contient aucune disposition qui force l'arbitrage obligatoire par une tierce partie, comme certains continuent de le laisser entendre, ce qui mine le droit fondamental de grève protégé par la Constitution.

Le Canada a besoin des syndicats. Les 41 millions de Canadiens ont besoin des syndicats, et les syndicats améliorent les conditions relatives pour tous les travailleurs au Canada. Ce que nous avons constaté, c'est que les employeurs se sont engagés dans des négociations superficielles au fil des ans précisément parce que, comme vous l'avez dit, le système est déréglé. Si les employeurs peuvent compter sur le gouvernement pour leur fournir constamment une porte de sortie, qu'il s'agisse du recours à l'article 107 ou de l'utilisation continue d'une loi forçant le retour au travail qui prévoit un arbitrage exécutoire, comme on l'a dit, on ne s'attaque pas aux problèmes fondamentaux. On ne règle pas les problèmes de l'industrie. On ne fait que les laisser en suspens.

La sénatrice Hay : Merci à tous d'être ici et en ligne.

J'aimerais reprendre un fil conducteur que j'ai entendu tout au long du débat. Lors d'une autre réunion, on a laissé entendre qu'il serait utile de réviser le Code du travail en s'inspirant un peu de la Railway Labor Act des États-Unis. Ce que je me souviens de cette réunion, c'est qu'il y aurait des périodes de réflexion ou une période de 90 jours de ralentissement de la négociation collective, tout en préservant le droit d'un travailleur de faire la grève.

J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet, en particulier sur ce que vous avez dit au sujet de l'augmentation du stress et du mécontentement potentiel pendant la période des négociations. Qu'en pensez-vous? Je crois que c'est M. Lee qui a laissé entendre que cela pourrait être une option. Ensuite, toujours à ce sujet lors d'une autre réunion, on a laissé entendre que le Code canadien du travail ne fournit pas le bon cadre; quel serait donc ce cadre? C'est presque la même question, mais sous deux formes différentes.

M. Roberts : Rapidement, je peux dire, comme M. Doran l'a fait remarquer, que la Railway Labor Act aux États-Unis, si j'ai bien compris, n'interdit pas les grèves majeures, et elle autorise également le piquetage secondaire. Il y a déjà des périodes de

Canada Labour Code in the form of the cooling-off period in the conciliation —

Senator Hay: Is that 15 days? Because this is 90 days, as I understand it.

Mr. Roberts: I'm not sure if it is quite as long, 21 — my colleagues will correct me — but it is possible to strike under Railway Labour Act. Under the National Labor Relations Act, or NLRA, in the United States, I understand workers can strike during the life of the agreement over health and safety issues, which we don't have here.

So I'm not sure that simply adopting what the United States has is going to be a solution here either. I'm not sure it has proven to be as effective at least from the vantage point of railway employees as it has for companies.

Senator Hay: To be clear, I don't believe he said to just simply adopt it but to revise our current Labour Code modelled somewhat after the U.S. railway act.

Mr. Boucher: If I may add to that, as an example, with the 90-day cooling-off period you're referring to, as we've stated, there's a 21 day cooling-off period after 60 days of mediation. It's called conciliation, but it's like mediation. So let's say another 90 days.

Let's use the example of CN and CPKC. In the last round, the minister referred the maintenance of activities to the board. That actually was a cooling-off period, in essence, for 90 days. It was May 9, and then August 9 was the decision. There was no bargaining. There's nothing going on. People just wait to see what happens. That's what happens in the cooling-off period no matter how long you have it. It's just an extension of waiting for the inevitable, in my view.

Senator Hay: So what would you suggest, then?

Mr. Boucher: My suggestion is that there's nothing wrong with the code as it is. You have the economic pressure on both parties.

The Chair: Thank you very much.

We've reached the end of our time for this panel. I'd like to thank you all for appearing today. It's most appreciated. To the witnesses, as I mentioned earlier, if there are written follow-up responses to questions required, please submit them to the clerk by the end of the day on Tuesday, November 25. I would encourage you to do so on the two or three of these issues that we got into in great depth. It would be helpful to us.

réflexion prévues dans le Code canadien du travail sous la forme d'une période de réflexion dans le cadre de la conciliation...

La sénatrice Hay : S'agit-il d'une période de 15 jours? Parce que c'est plutôt 90 jours, si j'ai bien compris.

M. Roberts : Je ne suis pas sûr que ce soit aussi long, 21 jours — mes collègues me corrigent si je me trompe —, mais il est possible de faire la grève en vertu de la Railway Labor Act. En vertu de la National Labor Relations Act, ou NLRA, aux États-Unis, je crois comprendre que les travailleurs peuvent faire la grève pendant la durée de la convention collective pour des questions de santé et de sécurité, ce qui n'est pas le cas ici.

Je ne suis donc pas sûr que le simple fait d'adopter une loi semblable à celle des États-Unis soit une solution ici non plus. Je ne suis pas sûr qu'elle ait été aussi efficace, pas autant du moins pour les employés des chemins de fer que pour les entreprises.

La sénatrice Hay : Pour que ce soit bien clair, je ne crois pas qu'il ait dit de simplement adopter une loi semblable, mais plutôt de réviser notre Code du travail actuel en s'inspirant un peu de la Railway Labor Act des États-Unis.

M. Boucher : Si vous me le permettez, à titre d'exemple, avec la période de réflexion de 90 jours dont vous parlez, comme nous l'avons dit, il y a une période de réflexion de 21 jours après 60 jours de médiation. C'est ce qu'on appelle la conciliation, mais c'est comme la médiation. Disons donc 90 jours de plus.

Prenons l'exemple du Canadien National, le CN, et du Canadien Pacifique Kansas City, le CPKC. Lors de la dernière ronde, le ministre a renvoyé la question du maintien des activités au Conseil. Il s'agissait en fait d'une période de réflexion de 90 jours essentiellement. C'était le 9 mai, puis la décision a été prise le 9 août. Il n'y a pas eu de négociation. Il ne se passe rien. Les gens attendent de voir ce qui se passera. C'est ce qui se produit pendant la période de réflexion, peu importe sa durée. À mon avis, il s'agit simplement d'une période d'attente avant le dénouement inévitable.

La sénatrice Hay : Que suggérez-vous, alors?

M. Boucher : Ce que je dis, c'est qu'il n'y a rien à changer dans le Code actuel. Les deux parties subissent des pressions économiques.

Le président : Merci beaucoup.

Nous sommes arrivés à la fin du temps prévu pour ce groupe. Je tiens à vous remercier tous d'être venus aujourd'hui. Nous vous en sommes très reconnaissants. Comme je l'ai dit plus tôt, si les témoins doivent remettre des réponses écrites aux questions, veuillez les envoyer à la greffière d'ici la fin de la journée du mardi 25 novembre. Je vous encourage à le faire pour les deux ou trois questions que nous avons examinées en profondeur. Cela nous serait utile.

I'd like to now introduce our next panel. From the National Supply Chain Office, we welcome John Corey, President of the Freight Management Association of Canada; from the Mining Association of Canada, Geoff Smith, Vice President, Government Relations, and online with us, Pam Schwann, President, Saskatchewan Mining Association; and from Fertilizer Canada, we welcome Michael Bourque, President and Chief Executive Officer.

Thank you all for joining us today. Witnesses will be providing opening remarks, and I would ask everyone who will speak to stay on that five-minute maximum so we can move on to questions from senators, because we're all excited to see you and we'd love to have as much time as possible.

I would now invite Mr. Corey to give his opening remarks.

John Corey, President, Freight Management Association of Canada: Good morning. My name is John Corey, and I'm actually President of the Freight Management Association of Canada. I didn't get a job with the National Supply Chain Office.

I would like to thank the chair and committee members for the opportunity to speak with you today.

The Freight Management Association of Canada, or FMA, is the voice of the shippers, representing all major industrial sectors including agriculture and agri-business, food processing, forest products, mining, chemistry, manufacturing and retail. The health of the Canadian supply chain is of great interest to my members. My members are not parties to the agreements but are affected by the process and the result.

As you are aware, the Canadian supply chain has been plagued by numerous work stoppages going back to 2019. However, the last two years have been especially disruptive.

Now, with the passing of Bill C-5, a predictable labour environment is more important than ever. Service disruptions or price increases are a part of doing business, but uncertainty is worse. Business leaders cannot plan alternatives with labour unrest. The past Canadian labour disruptions have injected an unacceptable amount of uncertainty into the dispute resolution process.

On July 1, 2023, 7,000 longshore workers went on strike at all ports in British Columbia. They remained out of work for 13 days, during which time all imports and exports through B.C. ports stopped. This, in turn, stopped all rail service to and from British Columbia. The Canadian supply chain stopped for 13 days. It usually takes a week to recover from one day of

J'aimerais maintenant présenter notre prochain groupe de témoins. Du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, nous accueillons M. John Corey, président de l'Association canadienne de gestion du fret; de l'Association minière du Canada, M. Geoff Smith, vice-président, Relations gouvernementales, et en ligne avec nous, Mme Pam Schwann, présidente de la Saskatchewan Mining Association; et Michael Bourque, président et directeur général de Fertilisants Canada.

Merci à tous d'être ici aujourd'hui. Les témoins feront une déclaration préliminaire, et je demanderais à tous ceux qui prendront la parole de s'en tenir à ce maximum de cinq minutes afin que nous puissions passer aux questions des sénatrices et des sénateurs, car nous sommes tous contents de vous voir et nous aimerais avoir le plus de temps possible.

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

John Corey, président, Association canadienne de gestion du fret : Bonjour. Je m'appelle John Corey et je suis président de l'Association canadienne de gestion du fret. Je n'ai pas obtenu d'emploi au Bureau national de la chaîne d'approvisionnement.

Je tiens à remercier le président et les membres du comité de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui.

L'Association canadienne de gestion du fret, ou AGF, est le porte-parole des expéditeurs. Elle représente tous les grands secteurs industriels, y compris l'agriculture et l'agroalimentaire, la transformation des aliments, les produits forestiers, l'exploitation minière, la chimie, la fabrication et la vente au détail. La santé de la chaîne d'approvisionnement canadienne intéresse beaucoup mes membres. Mes membres ne sont pas parties aux conventions, mais ils sont touchés par le processus et les résultats.

Comme vous le savez, la chaîne d'approvisionnement canadienne a connu de nombreux arrêts de travail depuis 2019. Les deux dernières années ont été particulièrement éprouvantes.

Maintenant, avec l'adoption du projet de loi C-5, un environnement de travail prévisible est plus important que jamais. Les interruptions de service ou les augmentations de prix font partie des activités commerciales, mais l'incertitude est pire. Les chefs d'entreprise ne peuvent pas planifier des solutions de rechange aux conflits de travail. Les derniers conflits de travail au Canada ont créé une incertitude inacceptable dans le processus de règlement des différends.

Le 1^{er} juillet 2023, 7 000 débardeurs ont fait la grève dans tous les ports de la Colombie-Britannique. Ils n'ont pas travaillé pendant 13 jours, période au cours de laquelle toutes les importations et exportations passant par les ports de la Colombie-Britannique ont cessé. Cela a eu pour effet d'interrompre tout le service ferroviaire à destination et en

cessation of port or rail operations. The supply chain took months to recover from the B.C. port closures. The Port of Montreal has also experienced labour disruptions.

Both CN and CPKC had labour contracts expiring on December 31, 2024. Negotiations between CN and the Teamsters and between CPKC and the Teamsters were unsuccessful, and the first probable strike/lockout could occur in May 2024. This would be the first time in the history of Canada where two — the only two — Class I railways would be on strike at the same time.

As we saw, when ports shut down, so do the railways. Now, with rail shutting down, ports on both coasts would follow, crippling the Canadian supply chain and hurting the Canadian economy. More importantly, it would be impossible for critical water-purification chemicals and propane to reach their destination if a rail strike occurred.

The Minister of Labour requested the CIRB to review the impact of a strike in rail. The CIRB issued a decision on August 8, 2024, which acknowledged the economic, trade and reputational impact of a rail strike, but it ruled that rail services did not meet the threshold in the current Labour Code of being necessary to prevent serious danger to public health and safety. It took three months to render that decision, which curiously determined that the possibility of no clean and safe drinking water for Canadians would not pose a serious danger to public health and safety. A decision that should have taken a week, in my opinion, took three months to render.

Although the CIRB review delayed the work stoppage over the summer, in reality, it only prolonged the uncertainty. Uncertainty makes planning impossible. Economic impacts must play a role in the Labour Code when determining whether services should be maintained during a strike or lockout.

On August 22, 2024, the Teamsters were locked out by CPKC. Seventeen hours later, the Minister of Labour ordered the workers to return to work and imposed binding arbitration. Ironically, CN had requested binding arbitration the week before, but that request was rejected by the minister. The imposed binding arbitration has now been completed, and settlements are in place at both CN and CPKC. Workers received a 3% wage increase over the course of the settlement.

provenance de la Colombie-Britannique. La chaîne d'approvisionnement canadienne s'est arrêtée pendant 13 jours. Il faut habituellement une semaine pour se remettre d'une journée de cessation des activités portuaires ou ferroviaires. La chaîne d'approvisionnement a mis des mois à se remettre de la fermeture des ports de la Colombie-Britannique. Le port de Montréal a aussi connu des conflits de travail.

Les conventions collectives du CN et du CPKC arrivaient à échéance le 31 décembre 2024. Les négociations entre le CN et les Teamsters ainsi qu'entre le CPKC et les Teamsters avaient échoué, et la première grève ou lock-out probable pouvait avoir lieu en mai 2024. Ce serait la première fois dans l'histoire du Canada que deux — les deux seuls — chemins de fer de catégorie I seraient en grève en même temps.

Comme nous l'avons vu, lorsque les ports ferment, les chemins de fer en font autant. Donc, avec la fermeture des chemins de fer, les ports des deux côtes emboîteraient le pas, paralysant ainsi la chaîne d'approvisionnement et l'économie canadiennes. Plus important encore, il serait impossible pour les produits chimiques essentiels à la purification de l'eau et le propane d'atteindre leur destination en cas de grève ferroviaire.

Le ministre du Travail a demandé au Conseil canadien des relations industrielles, le CCRI, d'examiner les répercussions d'une grève dans le secteur ferroviaire. Le 8 août 2024, le CCRI a rendu une décision qui reconnaissait les répercussions sur l'économie, sur le commerce et pour la réputation d'une grève dans le secteur ferroviaire, mais qui concluait que les services ferroviaires ne correspondaient pas aux critères prévus dans le Code du travail actuel pour être désignés comme étant essentiels pour prévenir un grave danger pour la santé et la sécurité publiques. Il a fallu trois mois pour rendre cette décision qui, curieusement, déterminait que la possibilité de ne pas avoir d'eau potable propre et salubre pour les Canadiens ne constituerait pas un grave danger pour la santé et la sécurité publiques. Une décision qui aurait dû prendre une semaine, à mon avis, a pris trois mois.

Même si l'examen du CCRI a retardé l'arrêt de travail tout au long de l'été, en réalité, il n'a fait que prolonger l'incertitude. L'incertitude rend la planification impossible. Les répercussions économiques doivent jouer un rôle, selon le Code du travail, lorsqu'il s'agit de déterminer si des services devraient être maintenus pendant une grève ou un lock-out.

Le 22 août 2024, les Teamsters ont été mis en lock-out par le CPKC. Dix-sept heures plus tard, le ministre du Travail a ordonné aux travailleurs de retourner au travail et il a imposé l'arbitrage exécutoire. Fait ironique, le CN avait demandé l'arbitrage exécutoire la semaine précédente, mais cette demande avait été rejetée par le ministre. L'arbitrage exécutoire imposé est maintenant terminé, et des règlements sont en place au CN et au CPKC. Les travailleurs ont reçu une augmentation de salaire de 3 % en vertu du règlement.

Other issues related to working conditions and safety have not been dealt with, as was mentioned during the previous panel. Also, the Teamsters Canada Rail Conference is seeking to have the binding arbitration imposed by the minister deemed illegal.

Clearly, the system is not working. There have already been situations where strikes are prohibited. For example, police and fire services are generally prohibited from going on strike. This prohibition is rooted in the legal framework that protects essential public services and maintains public safety. The Canada Labour Code already specifically requires a continuation of service of grain vessels during labour disruptions, as per section 87.7(1).

The Canada Industrial Relations Board has ruled that due to the critical role Oceanex plays in delivering essential supplies to Newfoundland and Labrador, the service has been designated as essential. Therefore, Oceanex operations continue uninterrupted despite the labour disruption.

What can be done to improve the process, the framework? I have some suggestions: First, recognize that the supply chain is vital to the Canadian economy; second, acknowledge that collective bargaining is the foundation of fair labour settlements, within a reasonable and defined time limit; third, maintain section 107 of the Labour Code and give the minister discretion to recognize exceptions to the Canada Labour Code; fourth, treat rail and port services as exceptions within the code; fifth, have a clearly defined timeline for dispute resolution, such as 90 days, when collective bargaining has failed, because deadlines focus attention; sixth, implement a process that could include but not be restricted to facilitation, mediation, binding arbitration and a review process such as the presidential emergency boards in the U.S.; seventh, recognize that back-to-work legislation is a failure of the supply-chain dispute resolution framework; eighth, ensure that Employment and Social Development Canada, Transport Canada and any other relevant bodies are involved in the development of a supply-chain dispute resolution framework and are concerned with the ongoing issues.

For Canada to move forward in diversifying our trade and becoming a world leader, all Canadians, carriers, shippers and workers must work together to ensure the Canadian supply chain is reliable and can deliver 24-7, 365 days a year for the mutual benefit of all.

Thank you for your attention, and I welcome any questions.

D'autres questions liées aux conditions de travail et à la sécurité n'ont pas été examinées, comme on l'a dit dans le groupe précédent. De plus, la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada cherche à faire en sorte que l'arbitrage exécutoire imposé par le ministre soit jugé illégal.

De toute évidence, le système ne fonctionne pas. Il y a déjà eu des situations où les grèves étaient interdites. Par exemple, il est généralement interdit aux services de police et d'incendie de faire la grève. Cette interdiction est ancrée dans le cadre juridique qui protège les services publics essentiels et maintient la sécurité publique. Le paragraphe 87.7(1) du Code canadien du travail exige déjà expressément que les services des navires céréaliers soient maintenus pendant les interruptions de travail.

Le Conseil canadien des relations industrielles a statué qu'en raison du rôle essentiel que joue Oceanex dans la livraison de fournitures essentielles à Terre-Neuve-et-Labrador, le service a été désigné comme étant essentiel. Par conséquent, les activités d'Oceanex se poursuivent sans interruption malgré l'arrêt de travail.

Que peut-on faire pour améliorer le processus, le cadre? Premièrement, reconnaître que la chaîne d'approvisionnement est essentielle à l'économie canadienne; deuxièmement, reconnaître que les négociations collectives sont le fondement de règlements équitables des conflits de travail dans un délai raisonnable et défini; troisièmement, maintenir l'article 107 du Code canadien du travail et donner au ministre le pouvoir discrétionnaire de reconnaître les exceptions au code; quatrièmement, traiter les services ferroviaires et portuaires comme des exceptions dans le code; cinquièmement, prévoir un délai clairement défini pour le règlement des différends, comme 90 jours, lorsque la négociation collective a échoué, parce qu'un délai permet de se focaliser sur l'enjeu; sixièmement, mettre en œuvre un processus qui pourrait comprendre, sans s'y limiter, la facilitation, la médiation, l'arbitrage exécutoire et un processus de révision comme les commissions d'urgence présidentielles aux États-Unis; septièmement, reconnaître qu'une loi de retour au travail est un échec du cadre de règlement des différends dans la chaîne d'approvisionnement; huitièmement, veiller à ce qu'Emploi et Développement social Canada, Transports Canada et toute autre instance pertinente participent à l'élaboration d'un cadre de règlement des différends dans la chaîne d'approvisionnement et s'intéresse aux enjeux en cours.

Pour que le Canada puisse avancer, diversifier ses échanges commerciaux et devenir un chef de file mondial, tous les Canadiens, transporteurs, expéditeurs et travailleurs doivent travailler ensemble afin de faire en sorte que la chaîne d'approvisionnement canadienne soit fiable et qu'elle puisse fonctionner 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, 365 jours par année dans l'intérêt mutuel de tous.

Je vous remercie de votre attention et je suis prêt à répondre à vos questions.

The Chair: Thank you very much, Mr. Corey. I made the error of not giving you the proper introduction. You are the President of the Freight Management Association of Canada. I apologize for that.

Moving on, from the Mining Association of Canada is Geoff Smith, Vice President, Government Relations; and Pam Schwann, President, Saskatchewan Mining Association. I'm asking you folks to cut it 50-50.

Geoff Smith, Vice President, Government Relations, Mining Association of Canada: It's going to be a delicate dance.

Thank you, Mr. Chair. I want to begin by recognizing that we are gathered today on the traditional and unceded territory of the Anishinaabe Algonquin Nation, and I want to acknowledge the hundreds of Indigenous Nations across Canada on whose traditional lands our industry operates and with whom we have strong partnerships.

Senators, we appreciate the opportunity to speak with you about mining industry activities when labour disruptions impact Canada's regulated rail and marine sectors.

Mining is the largest industrial customer group of Canada's railways, accounting annually for approximately 50% of total rail freight revenue generated, and is the largest single shipping sector in volume by both rail and marine modes of transit.

Canada's strength in mining rests upon its ability to produce and process minerals competitively and to transport products efficiently and safely to and from domestic and international markets. This is especially true for Canada, the world's second-largest country by land mass. Work stoppages bring immense additional operational costs to businesses and reduce confidence in Canada as a destination for investment for supply-chain-reliant businesses such as ours. Over the last several years, as Mr. Corey mentioned, Canada has witnessed an unprecedented level of disruption in its supply chain. As such, the reliability and reputation of Canada's supply chain continue to deteriorate.

That is, in part, because of the increasing view that labour disruptions in Canada now "go the distance," reaping considerable operational disruption and damage before governments will meaningfully intervene. Instead of going the distance, the government should make every effort and use every tool at their disposal to address disputes. You've already heard about some of the tools available to the minister and those used in other jurisdictions, and we encourage you to take a fresh and

Le président : Merci beaucoup, monsieur Corey. J'ai fait une erreur lorsque je vous ai présenté et je m'en excuse. Vous êtes bien le président de l'Association canadienne de gestion du fret.

Nous allons maintenant entendre Geoff Smith, vice-président, Relations gouvernementales, de l'Association minière du Canada et Pam Schwann, présidente de la Saskatchewan Mining Association. Je vous demanderais de bien vouloir vous partager le temps de parole à parts égales.

Geoff Smith, vice-président, Relations gouvernementales, Association minière du Canada : Il me faudra procéder avec beaucoup de délicatesse.

Merci, monsieur le président. Je tiens d'abord à souligner que nous sommes réunis aujourd'hui sur le territoire traditionnel et non cédé de la nation algonquine anishinabe, et je tiens à saluer les centaines de nations autochtones du Canada sur les terres traditionnelles desquelles notre industrie exerce ses activités et avec lesquelles nous avons établi des partenariats solides.

Mesdames et messieurs les sénateurs, nous sommes heureux d'avoir l'occasion de vous parler des activités de l'industrie minière et de l'incidence des conflits de travail sur les secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale au Canada.

L'industrie minière est le plus important groupe de clients industriels des chemins de fer du Canada, représentant chaque année environ 50 % des revenus totaux générés par le transport ferroviaire de marchandises. C'est aussi le plus grand secteur d'expédition du transport maritime et ferroviaire en volume.

La force du Canada dans le secteur minier repose sur sa capacité de produire et de traiter des minéraux de façon concurrentielle et de transporter des produits efficacement et en toute sécurité à destination et en provenance des marchés nationaux et internationaux. C'est particulièrement vrai pour le Canada, deuxième plus grand pays du monde en superficie. Les arrêts de travail entraînent d'énormes coûts opérationnels supplémentaires pour les entreprises et réduisent la confiance dans le Canada en tant que destination d'investissement pour des entreprises comme les nôtres qui dépendent de la chaîne d'approvisionnement. Au cours des dernières années, comme M. Corey l'a indiqué, le Canada a été témoin d'un niveau sans précédent de perturbation dans sa chaîne d'approvisionnement. Par conséquent, la fiabilité et la réputation de la chaîne d'approvisionnement du Canada continuent de se détériorer.

Cela s'explique en partie par le fait que l'on constate de plus en plus que les interruptions de travail au Canada « traînent en longueur », ce qui cause des perturbations et des dommages considérables aux opérations avant que les gouvernements n'interviennent de façon significative. Au lieu de laisser les choses traîner en longueur, le gouvernement devrait faire tous les efforts et utiliser tous les outils à sa disposition pour régler les différends. Vous avez déjà entendu parler de certains des outils

creative look at options while ensuring that labour rights are not infringed upon.

What are the impacts of disruptions upon mining? In short, when mined goods and commodities stop moving due to a disruption in rail service and port access, mining stops. Impacts extend beyond production layoffs at mines to Canadians and local economies, including local businesses and their employees who supply and service mining operations.

Rail transport is also critical to secondary processing in the mining sector. Rail stoppages significantly impact the ability of companies to bring essential inputs to their mines. A large volume of products, such as ore, concentrate, reagents and fuels, are shipped by rail and subject to pre-emptive embargoes implemented by rail carriers on all hazardous materials when network disruptions are even anticipated to prevent these materials from being stranded, including on the tracks.

Canada can and must do better at creating a stable and predictable logistics supply chain that restores confidence, particularly as the race for critical minerals intensifies. This includes addressing long-standing mining/rail challenges flowing from the remote and northern location of most Canadian mines and the fact that the majority of Canadian mining companies are “captive shippers” in that they can only access service from one of the two Class 1 railways in Canada.

The result is that Canada's rail freight system operates primarily as a dual monopoly for us. As one would expect, the result of this lack of competition is railway market power that is exercised through internal and operational decisions that result in rail shippers paying excessive rates, unfair fuel surcharges and receiving inadequate service.

It was actually this Senate committee, back in 2018, that got us close to meaningful change through support for captive shipper amendments to the government's Bill C-49, amending the Canada Transportation Act, which were ultimately rejected by the Transport Minister. So we would like your help again. Time permitting, we can get into that, but I hope I can pass to Pam Schwann now with two minutes left.

The Chair: We welcome you to the committee.

mis à la disposition du ministre et de ceux qui sont utilisés dans d'autres administrations, et nous vous encourageons à examiner les options sous un angle nouveau et créatif tout en veillant à ce que les droits des travailleurs ne soient pas violés.

Quelles sont les répercussions des perturbations sur l'exploitation minière? En bref, lorsque les marchandises et les produits miniers cessent de circuler en raison d'une interruption du service ferroviaire et de l'accès aux ports, les activités minières s'arrêtent. Les répercussions vont au-delà des mises à pied dans les mines pour les Canadiens et les économies locales, y compris les entreprises locales et leurs employés qui approvisionnent et desservent les exploitations minières.

Le transport ferroviaire est également essentiel à la transformation secondaire dans le secteur minier. Les arrêts de travail dans le secteur ferroviaire ont une incidence importante sur la capacité qu'ont les entreprises de faire venir des intrants essentiels dans leurs mines. Un grand volume de produits, comme le minerai, les concentrés, les réactifs et les carburants, sont expédiés par chemin de fer et font l'objet d'embargos préventifs imposés par les transporteurs ferroviaires sur toutes les matières dangereuses, même lorsque des perturbations du réseau ne sont que prévues, pour empêcher que ces matières soient bloquées, y compris sur les rails.

Le Canada peut et doit faire mieux pour créer une chaîne d'approvisionnement logistique stable et prévisible qui rétablit la confiance, surtout à mesure que s'intensifie la course aux minéraux critiques. Il s'agit notamment de relever les défis miniers et ferroviaires de longue date qui découlent de l'emplacement éloigné et nordique de la plupart des mines canadiennes et du fait que la majorité des sociétés minières canadiennes sont des « expéditeurs captifs » en ce sens qu'elles ne peuvent accéder au service qu'avec l'une des deux compagnies de chemin de fer de catégorie 1 au Canada.

Par conséquent, le système de transport ferroviaire des marchandises du Canada fonctionne principalement comme un double monopole pour nous. Comme on peut s'y attendre, ce manque de concurrence signifie qu'un pouvoir sur le marché ferroviaire s'exerce au moyen de décisions internes et opérationnelles qui font en sorte que les expéditeurs du secteur ferroviaire paient des tarifs excessifs et des suppléments carburant injustes et reçoivent un service inadéquat.

En fait, c'est ce comité sénatorial qui, en 2018, nous a rapprochés d'un changement significatif en appuyant les amendements sur les expéditeurs captifs proposés dans le projet de loi C-49 du gouvernement, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada, que le ministre des Transports a en fin de compte rejetés. Nous aimerais donc que vous nous veniez de nouveau en aide. Si le temps nous le permet, nous pourrons y revenir, mais je céde maintenant la parole à Pam Schwann, pour les deux dernières minutes.

Le président : Nous vous souhaitons la bienvenue au comité.

Pam Schwann, President, Saskatchewan Mining Association, Mining Association of Canada: Good morning, Chair Smith and senators, and thank you for the opportunity to provide the perspective of the Saskatchewan Mining Association, or SMA. Our members are exploration and mining companies operating in the province.

Canada's and Saskatchewan's economies are highly trade-reliant, with one in three jobs in the province directly tied to exports. As a landlocked province, Saskatchewan mining operations rely almost exclusively upon rail and port services to reliably and predictably deliver our products, like potash, to the United States and international markets, as well as to receive essential inputs.

Potash is one of the top commodities by volume and value that utilizes Class 1 rail services and ports. Canada exports 95% of potash to the U.S. and to more than 40 countries overseas. Potash is essential to providing global food security, with 50% of the world's food production attributable to the application of fertilizer.

Repeated labour disruptions at rail and port facilities over the past six years have resulted in over 1.3 million tonnes of potash and more than \$600 million in lost sales for Saskatchewan potash producers. This is also lost revenue to government, as royalties and taxes from potash are related to the value and volume of production.

Mining operations try to control as much of the export supply chain as they can to limit risk by providing their own rail cars and adding additional storage facilities at site. Some of them are so large they can be seen from space.

Labour disruptions at third-party facilities are a risk they can't mitigate that ultimately affects the mine operations and their workers in Saskatchewan. The consequences of labour disruptions are real, including the loss of market share, as was seen in 2023, when Russia and Belarus displaced Saskatchewan as the top potash supplier to Southeast Asian markets because we couldn't move potash out of the country.

The government should proactively take all necessary action to avoid labour disruptions and use every tool at their disposal. Canada's economy depends on it now more than ever. This would include treating potash similarly to grain and granting it protection under section 87.7 of the Canada Labour Code so that regardless of labour disputes, potash will keep moving, on the basis of humanitarian grounds that potash is essential in

Pam Schwann, présidente, Saskatchewan Mining Association, Association minière du Canada : Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les sénateurs. Je vous remercie de me donner l'occasion de présenter le point de vue de la Saskatchewan Mining Association, ou SMA. Nos membres sont des sociétés d'exploration et d'exploitation minière qui exercent leurs activités dans la province.

Les économies du Canada et de la Saskatchewan sont fortement tributaires du commerce, un emploi sur trois dans la province étant directement lié aux exportations. La province étant enclavée, ses activités minières dépendent presque exclusivement des services ferroviaires et portuaires pour livrer de façon fiable et prévisible nos produits, comme la potasse, aux États-Unis et sur les marchés internationaux, ainsi que pour recevoir des intrants essentiels.

La potasse est l'un des principaux produits en volume et en valeur qui est acheminé au moyen des services ferroviaires de catégorie 1 et des ports. Le Canada exporte 95 % de sa potasse aux États-Unis et dans plus de 40 autres pays. La potasse est essentielle pour assurer la sécurité alimentaire mondiale, puisque 50 % de la production alimentaire mondiale est tributaire de l'épandage d'engrais.

Les interruptions de travail répétées dans les installations ferroviaires et portuaires au cours des 6 dernières années ont entraîné la perte de plus de 1,3 million de tonnes de potasse et de plus de 600 millions de dollars en ventes pour les producteurs de potasse de la Saskatchewan. Il s'agit également d'une perte de revenus pour le gouvernement, puisque les redevances et les taxes sur la potasse sont liées à la valeur et au volume de production.

Les sociétés minières essaient de contrôler le plus possible la chaîne d'approvisionnement des exportations afin de limiter les risques en fournissant leurs propres wagons et en ajoutant des installations de stockage supplémentaires sur place. Certaines d'entre elles sont si vastes qu'on peut les voir de l'espace.

Les interruptions de travail dans les installations de tierces parties constituent un risque qu'elles ne peuvent pas atténuer et qui, au bout du compte, a une incidence sur les activités minières et leurs travailleurs en Saskatchewan. Les conséquences des interruptions de travail sont réelles, y compris la perte de part du marché, comme on l'a vu en 2023, lorsque la Russie et le Bélarus ont remplacé la Saskatchewan comme principal fournisseur de potasse vers les marchés de l'Asie du Sud-Est parce que nous ne pouvions pas exporter notre produit.

Le gouvernement doit prendre de façon proactive toutes les mesures nécessaires pour éviter les interruptions de travail et utiliser tous les outils à sa disposition. L'économie canadienne en dépend maintenant plus que jamais. Il s'agirait notamment de traiter la potasse de la même façon que les céréales et de lui accorder une protection en vertu de l'article 87.7 du Code canadien du travail afin que, indépendamment des conflits de

providing global food security. If necessary, we support the federal government exercising its powers under section 107 of the Canada Labour Code.

Thank you for your attention. I'd be pleased to respond to any of your questions.

The Chair: Great job. Thank you very much, Ms. Schwann. Now we'll move on to Michael Bourque.

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer, Fertilizer Canada: Thank you, chair and members of the committee. Thank you, Pam. You're going to hear me repeat some of the things she said. She's doing a great job in Saskatchewan, and we appreciate her work.

Labour disruptions in our transportation supply chains have profound economic and global consequences, yet they rarely receive the attention they deserve once they have concluded. The fertilizer industry appreciates your willingness to examine this issue in depth.

My name is Michael Bourque, and I am the President and CEO of Fertilizer Canada. Our association represents the producers, manufacturers, importers, wholesalers and retail distributors of nitrogen, phosphate, potash and sulphur fertilizers. Together, our members contribute over \$42 billion annually to Canada's economy and support over 118,000 Canadian jobs.

Although I am relatively new to the fertilizer industry, I'm not new to transportation. One message I've heard repeatedly from our members — both producers and distributors — is that Canada's recurring rail and port labour disruptions represent one of the most existential risks facing their companies and our industry.

Let me briefly explain how the fertilizer sector works. Canada produces close to 40% of the world's potash, 95% of which is exported to farmers in more than 75 countries. You could say that we are the Middle East of potash. We have the largest reserves in the world. We are also a major producer of nitrogen fertilizers, mainly in Western Canada. While a considerable producer of fertilizer, Canada is not self-sufficient. We do not currently produce phosphate domestically and thus import all of our phosphate fertilizers, mainly from the U.S. We also import a significant portion of our nitrogen fertilizers.

travail, la potasse puisse continuer à circuler, pour des raisons humanitaires, parce qu'elle est essentielle à la sécurité alimentaire mondiale. S'il le faut, nous appuyons l'exercice par le gouvernement fédéral des pouvoirs que lui confère l'article 107 du Code canadien du travail.

Je vous remercie de votre attention. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Le président : Excellent travail. Merci beaucoup, madame Schwann. Nous passons maintenant à Michael Bourque.

Michael Bourque, président et directeur général, Fertilisants Canada : Merci, monsieur le président et membres du comité. Merci, madame Schwann. Vous allez m'entendre répéter certains de ses propos. Elle fait un excellent travail en Saskatchewan, et nous lui en savons gré.

Les interruptions de travail dans nos chaînes d'approvisionnement en transport ont des conséquences économiques et mondiales profondes, mais elles reçoivent rarement l'attention qu'elles méritent une fois qu'elles sont terminées. L'industrie des engrains vous est reconnaissante d'examiner cette question en profondeur.

Je m'appelle Michael Bourque, et je suis président et directeur général de Fertilisants Canada. Notre association représente les producteurs, les fabricants, les importateurs, les grossistes et les distributeurs au détail d'engrais azotés, phosphatés, potassiques et soufrés. Ensemble, nos membres contribuent pour plus de 42 milliards de dollars par année à l'économie canadienne et soutiennent plus de 118 000 emplois canadiens.

Bien que je soit relativement nouveau dans l'industrie des engrains, je ne le suis pas dans le domaine des transports. Un message que m'ont répété nos membres — les producteurs comme les distributeurs —, c'est que les interruptions de travail récurrentes dans les chemins de fer et les ports du Canada représentent l'un des risques les plus existentiels auxquels leurs entreprises et notre industrie sont confrontées.

Permettez-moi d'expliquer brièvement comment fonctionne le secteur des engrains. Le Canada produit près de 40 % de la potasse mondiale, dont 95 % est exportée à des agriculteurs dans plus de 75 pays. On pourrait dire que nous sommes le Moyen-Orient de la potasse. Nous avons les plus grandes réserves au monde. Nous sommes également un important producteur d'engrais azotés, principalement dans l'Ouest canadien. Or, bien qu'il soit un important producteur d'engrais, le Canada n'est pas autosuffisant. À l'heure actuelle, nous ne produisons pas de phosphate au pays et nous importons donc tous nos engrains phosphatés, principalement des États-Unis. Nous importons également une partie importante de nos engrais azotés.

These are not interchangeable products. They are the foundation of modern agriculture and the difference between a successful harvest and a failed one. In other words, our fertilizer supply chains depend equally on imports and exports moving efficiently through our country's ports and rail networks.

Fertilizer is not a commodity that can wait. It must be applied during very tight seasonal windows — just three to five weeks in both the spring and fall — when timing determines whether crops succeed or fail. When trains stop or ports close, fertilizer doesn't reach farmers, yields are severely impacted, and global food supplies are threatened.

Since 2018, our industry has endured nine major rail and port disruptions resulting in over \$1 billion in economic losses. The 2023 Port of Vancouver strike alone cost nearly \$127 million and permanently shifted market share to our competitors in Russia and Belarus, which quickly filled Canada's contracts in Indonesia and Malaysia. The damage is still being felt today.

This is not just an economic issue; it is a geopolitical one. Potash from Russia and Belarus directly funds their regimes and, in Russia's case, supports the war effort in Ukraine. Our allies want to depend on Canadian potash precisely because it is produced responsibly. If Canada cannot be a reliable supplier, those same allies are forced to turn to adversarial nations.

Domestically, these disruptions hit Canadian farmers hard. Eastern Canada imports up to 85% of its fertilizer, much of it travelling through the Port of Montreal and the St. Lawrence Seaway. If fertilizer doesn't arrive before the St. Lawrence Seaway freezes, farmers risk entering spring without the product they need.

Even when a strike doesn't occur, the threat alone can be devastating. Rail embargoes can be imposed up to 10 days in advance, forcing fertilizer producers to curtail operations and leaving product stranded in the system, with ripple effects that cascade through the entire supply chain.

We at Fertilizer Canada want to be clear: We are not asking to remove the right to strike or a lockout. That right is fundamental, but it is not absolute, and when the national interest and food security are at stake, there must be a mechanism to protect Canadians.

Ces produits ne sont pas interchangeables. Ils constituent le fondement de l'agriculture moderne et ils font la différence entre le succès ou l'échec d'une récolte. Autrement dit, nos chaînes d'approvisionnement en engrais dépendent autant des importations que des exportations qui transitent efficacement par les ports et les réseaux ferroviaires de notre pays.

Les engrais ne sont pas des produits qui peuvent attendre. Ils doivent être appliqués pendant des périodes saisonnières très circonscrites — de trois à cinq semaines au printemps et à l'automne — et le moment de leur application détermine le succès ou l'échec des cultures. Lorsque les trains s'arrêtent ou que les ports ferment, les engrais ne se rendent pas aux agriculteurs, les rendements sont gravement touchés et l'approvisionnement alimentaire mondial est menacé.

Depuis 2018, notre industrie a subi neuf graves perturbations ferroviaires et portuaires qui ont entraîné des pertes économiques de plus d'un milliard de dollars. La grève de 2023 au port de Vancouver a coûté à elle seule près de 127 millions de dollars et a délocalisé en permanence des parts de marché à nos concurrents de la Russie et du Bélarus, qui ont rapidement rempli les contrats du Canada en Indonésie et en Malaisie. Les dommages se font encore sentir aujourd'hui.

Ce n'est pas seulement une question économique; c'est une question géopolitique. La potasse de la Russie et du Bélarus finance directement ces régimes et, dans le cas de la Russie, soutient l'effort de guerre en Ukraine. Nos alliés veulent acheter la potasse canadienne justement parce qu'elle est produite de façon responsable. Si le Canada ne peut pas être un fournisseur fiable, ces alliés seront obligés de se tourner vers des pays antagonistes.

En outre, ces perturbations frappent durement les agriculteurs canadiens. L'Est du Canada importe jusqu'à 85 % de ses engrais, dont une grande partie transite par le port de Montréal et la voie maritime du Saint-Laurent. Si l'engrais n'arrive pas avant que la Voie maritime du Saint-Laurent gèle, les agriculteurs risquent de ne pas avoir le produit dont ils ont besoin au début du printemps.

Même s'il n'y a pas de grève, cette menace à elle seule peut s'avérer dévastatrice. Il arrive qu'on impose des embargos ferroviaires jusqu'à 10 jours à l'avance, ce qui oblige les producteurs d'engrais à réduire leurs activités, et le produit reste coincé dans le système. Ces embargos produisent un effet d'entraînement qui se répercute sur toute la chaîne d'approvisionnement.

Fertilisants Canada tient à souligner qu'il ne demande pas de supprimer le droit de grève ou de lock-out. Ce droit est fondamental. Cependant, il n'est pas absolu, et quand l'intérêt national et la sécurité alimentaire sont en jeu, il nous faut un mécanisme pour protéger les Canadiens.

We believe the federal government should have clear, purpose-built authority to compel binding arbitration when labour disputes in key transportation sectors, like rail and ports, threaten to cause significant economic harm or disrupt critical goods, such as fertilizer. This approach would provide the cabinet with the ability to act swiftly and predictably, including when Parliament is not in session. More importantly, the existence of that authority itself would encourage both sides to reach agreements before disruptions occur.

We've seen in other jurisdictions that when this kind of tool exists, disputes are resolved faster and strikes are rarer. It benefits everyone — workers, industry and the broader economy.

Finally, I want to emphasize that while we have enjoyed relative labour peace in the port and rail network this year, dark clouds are on the horizon. Over the next six months, four major collective agreements across rail and port operations are set to expire. Even one disruption during the upcoming planting season would have profound implications for our farmers, our economy and our partners around the world.

Thank you again for the opportunity to appear today. I look forward to your questions.

[*Translation*]

I would also be ready to answer your questions in French. Thank you very much.

The Chair: Thank you, Mr. Bourque.

[*English*]

We will now move on to questions from senators.

I also remind the witnesses that if you have a need to send us something in writing in terms of follow-up, please do so, and then we can have the complete answers to the questions asked of you by the senators.

We will now move on to our deputy chair, Senator Dasko.

Senator Dasko: Thank you, witnesses. I just have a fairly brief question to Mr. Corey and also to Mr. Smith and Ms. Schwann.

Could you spell out the changes you're looking for to section 87 of the Canada Labour Code? It seems to me you're calling for an expansion of the criteria in terms of services that should be maintained. I think that's what you're saying. Could you clarify what you're calling for with respect to section 87? Thank you.

Selon nous, le gouvernement fédéral devrait avoir le pouvoir précis et ciblé d'imposer un arbitrage exécutoire quand des conflits de travail dans des secteurs clés du transport, comme les chemins de fer et les ports, menacent de causer un préjudice économique important ou de perturber des biens essentiels, comme les engrains. Cette approche permettrait au Cabinet d'agir rapidement et de façon prévisible, en particulier quand le Parlement ne siège pas. En fait, ce pouvoir encouragerait les deux parties à conclure une entente avant que les perturbations ne surviennent.

Nous avons vu, dans d'autres pays, ce pouvoir contribuer à régler des différends plus rapidement et éviter des grèves. Il avantage tout le monde — les travailleurs, l'industrie et l'économie en général.

Enfin, je tiens à souligner que, même si cette année, le réseau portuaire et ferroviaire a été relativement paisible, de sombres nuages se profilent à l'horizon. Au cours de ces six prochains mois, quatre conventions collectives importantes touchant les activités ferroviaires et portuaires arriveront à échéance. Même une perturbation pendant la prochaine saison de plantation aurait des répercussions profondes sur nos agriculteurs, notre économie et nos partenaires du monde entier.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

[*Français*]

Je serais également prêt à répondre à vos questions en français. Merci beaucoup.

Le président : Merci, monsieur Bourque.

[*Traduction*]

Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs.

Si les témoins doivent nous envoyer des renseignements écrits pour compléter leurs réponses aux questions des sénateurs, je les prie de le faire dans les plus brefs délais.

Nous allons maintenant passer la parole à notre vice-présidente, la sénatrice Dasko.

La sénatrice Dasko : Je remercie nos témoins. J'ai une question assez brève pour M. Corey et aussi pour M. Smith et Mme Schwann.

Pourriez-vous préciser les changements que vous souhaitez apporter à l'article 87 du Code canadien du travail? Vous semblez demander un élargissement des critères de maintien des services, si j'ai bien compris. Pourriez-vous préciser ce que vous demandez au sujet de l'article 87? Merci.

Mr. Corey: For my part, section 87 so far is for grain, and I think what Ms. Schwann is going to say is it should also apply to potash.

I don't think we should be commodity-specific when we use these tools. I think there has to be more discretion at the ministerial level to decide when and where to use these available tools. In my view, we need to have a timed framework that takes the drama out of the process. We're always dealing with these situations when everyone's hair is on fire. We need to take a step back and look at this as a normal course of business. There are labour negotiations ongoing everywhere, for every company. We need to treat it that way and have a process that will take some of the emotion out of it to let cooler heads prevail.

Mr. Smith: Thank you, senator. We don't have a recommendation specific to that section. We would see that as a last resort. We have all kinds of other lower-hanging fruit that we would love to engage with you on.

I will defer to Pam in Saskatchewan to perhaps speak specifically to SMA and potash. She may have a different view on that narrower frame.

Ms. Schwann: Thank you very much for the question, senator.

We would be happy to send you some specific wording that we would recommend, but, in essence, what John said was correct; we would like to see an exemption for potash on the humanitarian grounds that potash is used in and essential for global food security. On these humanitarian grounds, we'd like it to be exempted under section 87.7. I would be happy to forward you that language.

Senator Dasko: Okay. Thank you.

Senator Wilson: My question is probably for Mr. Bourque, but I think some of the other folks may be able to answer it as well.

One of the things I know is some of your members, when contemplating major capital investments in new terminals, don't just look at Canada; they also look at the United States. And some actually have made investments in the United States. I know currently one member is actually assessing the viability of a new terminal in Canada versus the United States. I know from my own experience in the Port of Vancouver the work we had to do to entice BHP to do their expansion in Vancouver.

To what extent do you think the labour environment in Canada is driving that investment south to the United States or incentivizing it?

M. Corey : À mon avis, pour le moment, l'article 87 s'applique aux céréales, et je pense que Mme Schwann nous dira qu'il devrait aussi s'appliquer à la potasse.

Je ne pense pas que nous devrions utiliser ces outils en fonction des produits. À mon avis, le ministre devrait avoir plus de discrétion pour décider du moment et du lieu où utiliser ces outils. Il nous faudrait un échéancier qui réprime le drame. Quand nous faisons face à ces situations, tout le monde est sur les nerfs. Nous devrions prendre un peu de recul et considérer la situation comme une activité normale. Les négociations collectives ont lieu partout, dans toutes les entreprises. Nous devrions établir un processus qui calme les esprits afin que la raison l'emporte.

M. Smith : Merci, madame la sénatrice. Nous n'avons pas de recommandation à présenter sur cet article en particulier. Il serait pour nous un dernier recours. Nous avons bien d'autres problèmes plus urgents à aborder.

Je vais demander à Mme Schwann, qui vient de la Saskatchewan, de nous dire ce que son association minière pense du problème de la potasse. Elle a peut-être un point de vue différent sur cette question.

Mme Schwann : Je vous remercie beaucoup pour votre question, madame la sénatrice.

Nous serions heureux de vous faire parvenir le libellé que nous recommandons. Essentiellement, M. Corey a raison, nous aimerais que la potasse soit exemptée pour des motifs humanitaires. Ce minéral est essentiel à la sécurité alimentaire mondiale. Pour des raisons humanitaires, nous aimerais qu'il soit exempté de l'article 87.7. Je me ferai un plaisir de vous faire parvenir ce libellé.

La sénatrice Dasko : Très bien. Merci.

Le sénateur Wilson : Ma question s'adresse à M. Bourque, mais je pense que d'autres témoins pourront y répondre aussi.

Je sais que certains de vos membres, en envisageant d'effectuer d'importants investissements en immobilisations pour de nouveaux terminaux, ne considèrent pas seulement le Canada, mais aussi les États-Unis. Certains d'entre eux ont investi aux États-Unis. Je sais qu'à l'heure actuelle, l'un d'entre eux pondère la viabilité d'un nouveau terminal soit au Canada, soit aux États-Unis. Je me souviens, au port de Vancouver, des efforts que nous avons déployés pour inciter la société BHP à prendre de l'expansion à Vancouver.

Dans quelle mesure pensez-vous que le milieu de la main-d'œuvre du Canada pousse ces investissements vers le Sud, vers les États-Unis?

Mr. Bourque: It's a significant percentage of it. I'll say 97% because it's labour disruptions that have caused risk in the system. Secondarily, there are infrastructure issues, but it's primarily because of labour disruptions that there is concern by companies that are expanding. I'll note that there are three companies that are expanding in Saskatchewan. BHP, that's coming online in 2027. Nutrien has said publicly that they will be expanding and that they are looking at their supply chains now. K+S just announced a month or so ago that they're doubling production. All of them have told me that their number one risk is the supply chain, and the number one risk of the supply chain is labour-related.

Senator Wilson: Thank you. I want to make room for other senators.

Senator Lewis: Thanks for everybody's presentations. When we're talking about section 87 and how it relates to grain, I have dealt with grain producers for a long time, and they certainly don't see themselves having a whole lot of a different experience during a labour stoppage. I think you would be the first to say during a rail stoppage, section 87, they may be loading the boats, but they quickly run out of the proper grain at terminal position. That just speaks to our supply chain — right across the entire supply chain — that everything is just-in-time delivery. What happens at the ports, of course, is one terminal runs out of a certain grade of grain and there is no more coming in, and so the whole boat sits there, and producers pay to merge. So I want to make sure that the rest of the senators realize that section 87, in some cases, has been helpful to grain producers, but in most cases, it really isn't.

When we talk about our reputation as a reliable customer, certainly 2013 was a real watershed year where all of our customers on the grain side — they still talk about it. That was coming up to a dozen years ago. It's long-term damage that we have had. As you said, we have had all these stoppages most recently, and it doesn't seem to be getting any better. If you can comment on that, Mr. Corey. Thank you.

Mr. Corey: I agree with you 100%, although section 87 did work when you had a very limited — say, the Port of Montreal, when it went on strike, rail was still working, so they could deliver and it was shipping. But, yes, it's not a panacea. There are better and other options that could be used. As long as people are talking, there is a possibility that they can get a deal. In my view, initially imposing binding arbitration is not necessarily the best way to go. It sort of gets everyone's back up, and now someone else is going to make this decision. They need to continue to have people talking and negotiating during the process, which, as I said, if you make it 90 days, having that timeline focuses people's attention. The possibility of not getting

M. Bourque : Je dirais que 97 % de ces fuites sont dues aux perturbations de travail qui minent le système. Il y a aussi des problèmes d'infrastructures, mais les entreprises qui prennent de l'expansion s'inquiètent surtout des perturbations de travail. Je tiens à signaler que trois entreprises prennent de l'ampleur en Saskatchewan. La société BHP, qui entrera en service en 2027. La société Nutrien, qui a annoncé publiquement qu'elle allait prendre de l'expansion et qu'elle examine maintenant ses chaînes d'approvisionnement. La société K+S a annoncé il y a environ un mois qu'elle doublait sa production. Ces trois sociétés affirment qu'elles se préoccupent avant tout des risques qui menacent la chaîne d'approvisionnement, et que le premier de ces risques est lié à la main-d'œuvre.

Le sénateur Wilson : Merci. Je vais laisser aux autres sénateurs le temps de poser des questions.

Le sénateur Lewis : Je vous remercie tous pour vos exposés. Pour ce qui est de l'article 87 et de son lien avec les céréales, j'ai travaillé avec des producteurs céréaliers pendant de nombreuses années, et leur expérience n'est pas vraiment différente pendant les perturbations de travail. Vous nous direz que, pendant un arrêt de travail ferroviaire, en vertu de l'article 87, on peut charger des bateaux. Cependant, le type de céréales demandées ne tarde pas à manquer dans le terminal. Cela illustre que, dans toute la chaîne d'approvisionnement, il est important de livrer les denrées à temps. Dans les ports, si un terminal est à court d'une certaine catégorie de céréales et que l'on n'en attend pas de sitôt, le bateau ne peut pas partir, et les producteurs doivent payer pour fusionner. Je tiens donc à souligner aux sénateurs que l'article 87 s'est avéré utile aux producteurs céréaliers dans certains cas, mais que, dans la plupart des cas, il ne les aide pas du tout.

Quant à notre réputation de client fiable, l'année 2013 a sans aucun doute marqué un véritable tournant pour l'ensemble de nos clients céréaliers dans le secteur céréalier — ils en parlent encore. Depuis 2013, nous en ressentons les dommages à long terme. Comme vous l'avez dit, nous avons fait face à divers arrêts de travail récemment, et la situation ne semble pas s'améliorer. J'aimerais entendre vos commentaires à ce sujet, monsieur Corey. Merci.

Mr. Corey : Je suis tout à fait d'accord avec vous. Même si l'article 87 s'est avéré efficace quand la main-d'œuvre était très réduite, comme pendant la grève au port de Montréal, les chemins de fer fonctionnaient toujours, alors ils livraient la marchandise, on a pu l'expédier. Cependant, cet article ne produit pas une solution magique. Il y a de meilleures solutions. Les gens peuvent se parler et conclure une entente. À mon avis, il ne serait pas nécessairement efficace d'imposer tout de suite un arbitrage exécutoire. Cela mettrait tout le monde sur la défensive, et un tiers prendrait la décision. Il faut que les gens continuent à discuter et à négocier pendant le processus. Comme je l'ai dit, un délai de 90 jours permettra aux gens de se

a deal that is good for you and having a third party impose a deal is somewhat of an incentive to get a deal.

Mr. Smith: If I can pick up on something that Mr. Bourque referred to, I think it's to your credit as a committee to have these discussions while we're not in the eleventh hour of a crisis or while there are picket lines happening. These are measures, at section 87, that are for extreme circumstances. They may also be, in a sense, a sacred cow. They are very delicate and extreme measures, one could say.

I think what needs to be done — we have a National Supply Chain Office under Transport Canada right now. We talk about this, and Mr. Corey's organization often publishes an annual one-pager — sometimes it's more than one page — of all the expiring agreements. Now, there has been some consolidation of those dates, but the awareness and the advance knowledge of these agreements coming to a conclusion or expiration are public knowledge. If we have an office like Transport Canada's National Supply Chain Office, which is perhaps the eyes and ears of raising awareness of what is coming, what are the granular-level impacts of specific agreements on specific sectors, such as ours, that we can come to expect will flow down should that agreement expire? I think we need to be doing what you're doing, but also identify the mid-range of activities such as awareness. What can the government do; what can be done around those kinds of conversations so that end users and others will be aware of what is coming? Then we can start to address some of those issues in more moderate ways.

Where legislators — senators, parliamentarians — where you are, the levers of what you have access to are there. The Canada Transportation Act — there is work that can be done that can even the playing field, specifically for our sector in terms of our captivity to the Class 1 carriers that I think can level the playing field in a way that is fair, that doesn't infringe labour rights and that is absolutely within the scope and your roles as legislators as well.

I commend you and encourage you to continue to look for that mid-range of options of levers available to legislators such as yourselves so that we can lessen the impact should those agreements expire. But I do think awareness of the impacts and of the very timing can be increased as well. I propose that the National Supply Chain Office could have a role there.

Ms. Schwann: I would just recognize that while section 87.7 may not be a panacea, it is an option and another tool in the tool box that could be used because Canada's economy depends on that.

The Chair: Thank you so much.

concentrer. Si les gens craignent que, s'ils n'en arrivent pas à une entente, une tierce partie leur impose une solution, ils s'efforceront de conclure une entente.

M. Smith : Permettez-moi de revenir sur une chose dont M. Bourque a parlé. Il est tout à l'honneur du comité de discuter de cela alors que nous ne faisons pas face à une crise majeure ou à des piquets de grève. Les mesures de l'article 87 ont été conçues pour des circonstances extrêmes. Elles constituent peut-être, en un sens, une vache sacrée. Ce sont des mesures très délicates et extrêmes, si l'on peut dire.

Je pense que ce qu'il faut faire... Transports Canada a ouvert un Bureau national de la chaîne d'approvisionnement. Nous en discutons, et l'organisme de M. Corey publie souvent une fiche annuelle d'une page — parfois plus d'une page — sur toutes les ententes collectives qui arrivent à échéance. Il y a eu une certaine consolidation de ces dates, mais tout le monde sait que ces ententes arrivent à échéance. Nous avons le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement de Transports Canada, qui se tient à l'affût pour avertir les gens des répercussions que l'échéance de certaines ententes pourront avoir sur des secteurs particuliers, comme le nôtre. Ce que vous faites est important, mais nous devrions aussi cerner les activités intermédiaires, comme la sensibilisation. Que peut faire le gouvernement? Quelles conversations devrions-nous tenir pour que les utilisateurs finals et d'autres personnes soient au courant de ce qu'il risque de se produire? Nous pourrons alors commencer à aborder certaines de ces questions d'une façon plus modérée.

Là où ils se trouvent, les législateurs — les sénateurs, les parlementaires —, disposent d'outils pour travailler sur la Loi sur les transports au Canada afin d'uniformiser les règles du jeu. Notre secteur est particulièrement dépendant des transporteurs de catégorie 1. À mon avis, il serait possible d'uniformiser les règles du jeu tout en ne portant pas atteinte aux droits des travailleurs. Cela relève tout à fait de votre compétence et de votre rôle de législateurs.

Je vous félicite et je vous encourage à continuer d'examiner les moyens dont disposent les législateurs comme vous pour réduire l'impact des répercussions que causeront ces ententes en venant à échéance. Cependant, je pense qu'il est également possible d'accroître la sensibilisation à ces répercussions en temps opportun. Je propose que le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement joue un rôle à cet égard.

Mme Schwann : Je tiens à souligner que l'article 87.7 n'est peut-être pas une panacée, mais qu'il est un outil parmi plusieurs autres que l'on peut utiliser, parce que l'économie canadienne en dépend.

Le président : Merci beaucoup.

Senator Simons: As an Albertan, as the former deputy chair of the Senate Agriculture Committee and a former member of the Energy, the Environment and Natural Resources Committee, I understand your concerns, and I understand in this moment in Canada's economic and political history that these concerns are more urgent than ever.

But something Mr. Corey said just really struck me. He said what we need is to have less drama, less excitement. But the whole reason strikes exist and work is because of the dramatic narrative that they create, because of the theatre of the strike, and the whole power that labour has is to make your members miserable. That's their lever.

So if we can all agree that in this moment of Canadian national urgency, it is more important than ever that we have reliable export reputations so that we can open new markets in Asia-Pacific and in Europe, is there something that your organizations could be doing to exert some leverage on the companies so that they are incentivized to provide the working conditions that lead to labour peace?

Mr. Corey: I can answer that. I understand that labour needs to have a lever — they have to have leverage over the company, and, as you say, the drama is what sort of gets things rolling.

Senator Simons: Holding you hostage is the whole point.

Mr. Corey: Yes. That's a point I would like to address also. Most shippers — 80% of shippers in Canada are captive to one railway.

Senator Simons: Yes.

Mr. Corey: We have no leverage whatsoever over the railways. In fact, if we had leverage, we would have better service and better rates, and we have neither. So that's off the table.

But what I am proposing is that there are only certain circumstances where the government would step in with the power to order people back to work, and that would be, for instance, the examples I gave, when all the ports in British Columbia are closed. That shut down the country. That would be a situation when the government would come in and say, "Listen, we will have the 90-day process. You will go to a board. They are going to look at it. You can decide," and then finally binding arbitration. That is going to happen in 90 days, no strikes.

The other situation would be when both railways go on strike. If you have one railway going on strike, that power is not required because there are workarounds. This has happened many, many times. Trucking can pick up some slack, and the

La sénatrice Simons : En tant qu'Albertaine, ancienne vice-présidente du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et ancienne membre du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, je comprends vos préoccupations, et je comprends qu'en ce point de l'histoire économique et politique du Canada, ces préoccupations sont plus urgentes que jamais.

Cependant, M. Corey a dit une chose qui m'a vraiment frappée. Il a dit qu'il nous faut moins de drames, moins d'excitation. Il demeure que les grèves existent et sont efficaces grâce au récit dramatique dont elles font l'objet, à la théâtralité qui les enveloppe, et à tout le pouvoir qu'ont les syndicats de faire la vie dure à vos membres. C'est leur levier.

Donc, si nous convenons tous qu'en cette période d'urgence nationale pour le Canada il n'a jamais été aussi important de jouir d'une solide réputation à l'exportation pour parvenir à ouvrir de nouveaux marchés en Asie-Pacifique et en Europe, qu'est-ce que vos organisations pourraient faire pour appliquer un effet de levier sur les entreprises en sorte de les inciter à offrir des conditions de travail favorables à la paix sociale?

Mr. Corey : Je peux répondre à cette question. Je comprends que les travailleurs recherchent un levier, qu'ils veulent pouvoir exercer un effet de levier sur l'entreprise, car, comme vous le disiez, c'est le drame qui fait bouger les choses.

La sénatrice Simons : L'essentiel est de vous tenir en otage.

Mr. Corey : Effectivement. C'est un point que j'aimerais aborder également. La plupart des expéditeurs... 80 % des expéditeurs au Canada sont captifs d'une seule compagnie de chemin de fer.

La sénatrice Simons : C'est cela.

Mr. Corey : Nous n'avons aucun pouvoir sur les chemins de fer. En fait, si nous disposions d'un effet de levier, nous obtiendrions un meilleur service et de meilleurs tarifs, mais nous n'avons ni l'un ni l'autre. Nous sommes démunis.

Je propose de limiter les circonstances dans lesquelles le gouvernement pourrait ordonner un retour au travail, comme dans les exemples que j'ai donnés, soit une fermeture de tous les ports de la Colombie-Britannique qui provoquerait la paralysie du pays. Dans ce genre de situation, le gouvernement pourrait intervenir et imposer un règlement dans les 90 jours, avec comparution devant un conseil qui se pencherait sur la question et inviterait les parties à décider. Sans accord, il imposerait un arbitrage exécutoire, le tout dans un délai de 90 jours, sans grève.

L'autre situation surviendrait si les deux compagnies de chemin de fer subissaient une grève. Si une seule était en grève, ce pouvoir ne serait pas nécessaire parce qu'il y aurait d'autres solutions. Cela s'est d'ailleurs produit à de très nombreuses

other railway can pick up some slack, and they can work their way through. It's only in situations when the supply chain is completely cut and stopped that I think the government should then step in and use its power to put people back to work through a 90-day process where a deal will come out at the end no matter what, and work will continue during that period.

Senator Simons: Would anybody else like to answer?

Mr. Bourque: I would start by recognizing the comment that Senator Quinn made earlier, which is that we are under attack. What we need to understand and work toward is this idea that we are in a paradigm shift. Canada is under attack. This morning I heard my colleague from the Forest Products Association of Canada saying we have already lost 2,000 forestry jobs. You can talk to the automotive sector or the steel sector, and they would have similar alarms.

We are in a very different time. We need to get our house in order. That's the only thing we can do. The Prime Minister has said we need to concentrate on the things that we can control. We can only control getting our own house in order.

Nine labour disruptions in the last seven years does not sound like order to me. I think what we need to do is collaborate because we are not asking to take away the rights of workers, but we do need to have better mechanisms. I have heard the labour sector talk about their displeasure with the use of section 107. Section 107 was maybe not designed for the purpose that it has been used for, but we do need to design something that is going to serve that purpose because if we look to our southern cousins, they have pretty much the same system. They have got the same rail network, which is dominated by Canadian actors, who are obviously very good rail operators, yet they don't have the same number of strikes that we have. Why is that? Because they have a good mechanism to ensure that people bargain in good faith and work things out before it comes to that. They have a big stick that they can use to force everybody to the table if necessary. Here, clearly, we don't have that, or else we wouldn't have so many labour disruptions. So, again, I really appreciate this committee looking at these issues, but I think we all need to have our hair on fire because we are under attack.

Senator Quinn: Thank you for that last commentary from both our witnesses because I'm going to re-emphasize that I think that collective bargaining is an essential element of the process, but we heard our witnesses say that in the collective process, a strike is an option that allows them to put economic pressure on management, on the owner of the company. Clearly,

reprises. Le camionnage pourrait combler une partie du vide, tout comme l'autre compagnie ferroviaire. Ce n'est que si la chaîne d'approvisionnement était complètement coupée et à l'arrêt que le gouvernement devrait intervenir et utiliser son pouvoir pour ordonner un retour au travail dans un délai de 90 jours à la suite d'une entente, sans compter que le travail se poursuivra pendant cette période.

La sénatrice Simons : Quelqu'un d'autre veut-il répondre?

M. Bourque : Je commencerai par prendre acte de ce qu'a dit le sénateur Quinn tout à l'heure, soit que nous sommes sous attaque. Il faut comprendre et intégrer cette idée que nous sommes en plein changement de paradigme. Le Canada est sous attaque. Tout à l'heure, j'ai entendu mon collègue de l'Association des produits forestiers du Canada dire que nous avions déjà perdu 2 000 emplois dans le secteur forestier. Si vous parliez au secteur de l'automobile ou à celui de l'acier, ils vous diraient qu'ils ont des alarmes semblables.

Nous vivons à une époque très différente. Nous devons mettre de l'ordre dans nos affaires. C'est la seule chose que nous pouvons faire. Le premier ministre a dit que nous devons nous concentrer sur ce que nous pouvons contrôler. Tout ce que nous pouvons vraiment faire, c'est mettre de l'ordre dans nos propres affaires.

Il me paraît inacceptable d'avoir vécu neuf interruptions de travail au cours des sept dernières années. Je pense que nous devons collaborer parce que nous ne réclamons pas de priver les travailleurs de leurs droits, mais nous avons besoin de meilleurs mécanismes. J'ai entendu des représentants du secteur syndical exprimer leur mécontentement à l'égard de l'application de l'article 107. L'article 107 n'a peut-être pas été conçu aux fins pour lesquelles il a été utilisé, mais nous devons imaginer quelque chose qui servira à cette fin parce que nos cousins du Sud ont à peu près le même système. Ils ont le même réseau ferroviaire, qui est dominé par des acteurs canadiens, qui sont de toute évidence de très bons exploitants ferroviaires, mais ils ne subissent pas autant de grèves que nous. Pourquoi? Parce qu'ils disposent d'un mécanisme approprié pour s'assurer que les gens négocient de bonne foi et trouvent une solution avant d'en arriver à la rupture. Ils ont un gros bâton qu'ils peuvent utiliser pour forcer tout le monde à s'asseoir à la table, au besoin. Ici, de toute évidence, nous n'avons pas ce genre d'outil, sinon il n'y aurait pas autant d'interruptions de travail. Encore une fois, je suis très heureux que le Comité se penche sur ces questions, mais je crois que nous devons tous être sur le qui-vive parce que nous sommes attaqués.

Le sénateur Quinn : Je remercie nos deux témoins de leurs derniers commentaires, et j'insisterai à nouveau sur le fait que la négociation collective est un élément essentiel du processus. Toutefois, nos témoins nous ont dit que, dans le cadre du processus collectif, une grève est une option qui permet aux travailleurs d'exercer des pressions économiques sur la direction,

what we heard this morning validates that. It doesn't just put pressure on the management or the owner of the economy; it puts it on the entire economy and people who use or export those products.

Picking up on the National Supply Chain Office, what I was advocating for, and I would like your comment on it, is to have somebody — maybe it's the supply chain office — monitoring the negotiations so they can make a determination if they are serious or not. I have had the pleasure or displeasure of sitting in on negotiations. It was clear that neither side was serious.

How do we allow the process to take place while we consider the trade that we do globally and that, with tariffs, other countries can become suppliers to countries that we now supply? Potash is an example. Shouldn't there be that new paradigm? Shouldn't there be a new approach that allows somebody to say whether it's serious or not in terms of the negotiation process?

Mr. Smith: Potentially, no. That is a subjective term: What is serious, and who is that person?

But I do think there needs to be a better function. With the budget this afternoon, perhaps some offices, like the National Supply Chain Office, may need to do some reinvention to justify their existence. There could be a role for that. Whether having a neutral person observing is legal in terms of the Canada Labour Code and negotiation, I don't know.

We do talk about creative approaches. You know, our sector, the mining sector, if you listen to the World Bank about the potential exponential increases in demand for critical minerals around the world, is already positioned globally to diversify Canada's trade. So what can we do, particularly, as Senator Simons mentioned, in terms of attracting workers? We need exponentially more workers to come to our sector. We are doing everything we can. We have a challenging situation the way it is with remote work, flying in, flying out. We have the highest industrial wage in the country in the mining industry. We all know that dough-re-mi is not the sole thing to attract young people. We do a lot of work through the Mining Industry Human Resources Council —

The Chair: A quick word. Would you like other witnesses to help you out?

sur le propriétaire de l'entreprise. À l'évidence, ce que nous avons entendu ce matin le confirme. Il ne s'agit pas seulement d'exercer des pressions sur la direction ou le propriétaire, mais aussi sur l'ensemble de l'économie et sur les utilisateurs ou exportateurs des produits.

Pour en revenir au Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, je préconisais — et j'aimerais savoir ce que vous en pensez — qu'une structure — peut-être le Bureau lui-même — surveille les négociations afin qu'on puisse déterminer si elles sont sérieuses ou non. J'ai eu le plaisir ou le déplaisir de participer à des négociations et il m'était apparu évident qu'aucune des deux parties n'était sérieuse.

Comment pouvons-nous envisager de laisser le processus suivre son cours au vu de nos échanges commerciaux à l'échelle mondiale et du fait qu'avec les tarifs, d'autres pays peuvent devenir des fournisseurs pour les pays que nous approvisionnons actuellement? La potasse en est un exemple. Ne devrait-on pas tenir compte de ce nouveau paradigme? Ne devrait-il pas y avoir une nouvelle approche permettant à quelqu'un de dire si c'est sérieux ou non dans le cadre du processus de négociation?

Mr. Smith : Je ne le pense pas. Qui porterait ce jugement autre que la détermination du caractère sérieux d'une chose est subjective?

Mais je pense qu'il faut améliorer la fonction. Avec le budget de cet après-midi, peut-être que certains bureaux, comme le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, devront se réinventer pour justifier leur existence. Il pourrait y avoir un rôle à jouer. Je ne sais pas s'il est légal, aux termes du Code canadien du travail et des règles sur les négociations, qu'une personne neutre fasse office d'observateur.

Nous parlons d'approches créatives. Vous savez, si vous songez à ce que dit la Banque mondiale de l'augmentation de la demande de minéraux critiques dans le monde, qui pourrait être exponentielle, notre secteur — le secteur minier — est déjà bien positionné à l'international pour contribuer à la diversification des échanges commerciaux du Canada. Cela étant, que pouvons-nous faire, en particulier, comme l'a mentionné la sénatrice Simons, pour attirer des travailleurs? Nous avons besoin d'un nombre exponentiel de travailleurs dans notre secteur. Nous faisons tout ce que nous pouvons. Nous sommes dans une situation difficile à cause de l'éloignement des sites, des mises en place par avion. Nous avons les salaires les plus élevés au pays dans l'industrie minière. Nous savons tous que les salaires ne suffisent pas à attirer les jeunes. Nous travaillons beaucoup par l'entremise du Conseil des ressources humaines de l'industrie minière...

Le président : Un mot rapide. Aimeriez-vous que d'autres témoins vous aident?

Mr. Smith: Sure, I'll leave it there, but we have Unifor and United Steelworkers around the table of the Mining Industry Human Resources Council to talk about how we can attract workers and create those conditions. We actually have a campaign called Mining Needs You; we will not meet any of those projections or diversify Canada's trade —

The Chair: Thank you, Mr. Smith.

Mr. Bourque: That's a very good question about whether it's serious or not serious. One of the proposals that I heard for this cabinet-level authority to send to arbitration was that there were guardrails proposed. The number one guardrail that needs to be considered is whether they are bargaining in good faith. If they are not bargaining in good faith, or one party is not bargaining in good faith, then they shouldn't have the right to have this forced arbitration. I think there do need to be these guardrails. That's probably a very good one.

The Chair: Mr. Corey, a quick fill-in for our senator?

Mr. Corey: Ask your next question. I'm fine.

Senator Quinn: To take advantage of my time allowance, for a second I want to jump into the topic of economic well-being being considered in subsection 87.4. I'm hearing through some of the testimony here that potash, as an example, is traded around the globe. We all know that. But I have concerns about our reputation as a reliable trading partner when these strikes occur. At the same time, the tariff war is not always applied equally on suppliers. We're increasing our supply of potash here with these developments you have talked about. Are we at risk of losing some of our market share to others who may not have the same tariffs, if any, applied to them?

Mr. Bourque: We have lost market share to Indonesia and Malaysia, which consider Russia to be more reliable than Canada. We are exporting. We have an excellent company called Canpotex that exports potash. It's Canadian potash for export. That's in the name. They export to many countries. Accessing markets is not the issue. It's being able to deliver reliably and using our supply chain without disruption, obviously, at a competitive cost. That's the issue. Those are the things that we can control and we should focus on.

The Chair: Just a quick end to the question for Senator Quinn because we have to move on to the next senator, please.

M. Smith : Bien sûr, je vais m'arrêter ici, mais nous avons Unifor et les Métallurgistes unis autour de la table du Conseil des ressources humaines de l'industrie minière pour parler de la façon dont nous pouvons attirer des travailleurs et créer des conditions favorables. En fait, nous avons une campagne intitulée Mining Needs You, mais nous n'atteindrons aucune des prévisions et ne parviendrons pas à diversifier les échanges commerciaux du Canada...

Le président : Merci, monsieur Smith.

M. Bourque : La question de savoir si les parties sont sérieuses ou pas est excellente. J'ai entendu dire qu'il était question, avec ce pouvoir du Cabinet d'imposer l'arbitrage, de proposer des garde-fous. Le principal garde-fou consiste à déterminer si les acteurs négocient de bonne foi. Dans le cas contraire, si les parties ou l'une d'elles ne négocient pas de bonne foi, aucune ne devrait pouvoir invoquer le droit à un arbitrage forcé. Je pense qu'il doit y avoir des garde-fous. C'est probablement une très bonne question.

Le président : Monsieur Corey, pourrez-vous répondre rapidement à une question du sénateur?

M. Corey : Posez-moi votre prochaine question, je suis prêt.

Le sénateur Quinn : Puisqu'il me reste du temps de parole, j'aimerais que nous traitions du bien-être économique dont il est question au paragraphe 87.4. D'après certains témoignages que j'ai entendus ici, la potasse, par exemple, est vendue dans le monde entier. Cela, nous le savons. Toutefois, je m'inquiète de ce qu'il pourrait advenir de notre réputation de partenaire commercial fiable à cause de toutes ces grèves. En même temps, la guerre tarifaire n'est pas toujours appliquée également aux fournisseurs. Nous augmentons notre offre de potasse grâce aux projets dont vous avez parlé. Risquons-nous de perdre une partie de notre part du marché au profit d'autres pays qui ne sont peut-être pas soumis aux mêmes droits de douane, voire à aucun?

M. Bourque : Nous avons perdu des parts sur les marchés indonésiens et malaisiens, ces pays considérant que la Russie est plus fiable que le Canada. Nous exportons. Nous avons une excellente entreprise, Canpotex, qui exporte de la potasse. C'est de la potasse canadienne destinée à l'exportation. C'est dans le nom. Canpotex exporte dans de nombreux pays. L'accès aux marchés n'est pas le problème. Il s'agit d'être en mesure de livrer la marchandise de façon fiable et d'utiliser notre chaîne d'approvisionnement sans interruption, évidemment, à un coût concurrentiel. Il est là le problème. Ce sont des choses que nous pouvons contrôler et sur lesquelles nous devrions nous concentrer.

Le président : Je vais accorder une dernière petite réponse à la question du sénateur Quinn, car nous allons devoir passer au prochain sénateur. Allez-y.

Ms. Schwann: I would just say that Saskatchewan provides 33% of the world's potash, and our main risk is actually getting products out to port by rail and then to overseas markets. We export to over 40 countries worldwide. That is the number one risk. We have had \$45-billion investment in the last 15 years in potash operations. That investment will not happen if we cannot deliver potash from our mines to our global customers.

The Chair: Thank you, Ms. Schwann.

[*Translation*]

Senator Aucoin: I am going to change the subject. You heard the first group of witnesses. Those witnesses talked about fatigue, working conditions and security.

My question is for Mr. Corey in particular. You gave a number of potential solutions. Apart from the issue of wages, which never seems to be fully resolved and is often part of negotiations or disputes between unions and employers, would it be better to require that any unresolved negotiation issues be resolved while the collective agreement is in effect, following the implementation of a new system? In other words, if not all the issues have been resolved, is there a way to ensure a resolution before the next negotiations? Do you have any comments on that?

[*English*]

Mr. Corey: Thank you for the question. I think that situation has already occurred. That's exactly what happened with CN and CPKC when binding arbitration was imposed on them just recently. They settled the salary portion, but there are still outstanding work conditions and other things that haven't been settled. That's why I think that blunt instrument is not the one that should be used.

There was a suggestion that we should have continued review by certain government departments or a government department looking at those issues not while the negotiation is going on but before they get to that port. That's part of taking the drama out of the process. There's an ongoing process where people are talking about issues and trying to solve them. When it comes to the actual bargaining time, if you can't get it done in 90 days, then maybe people continue to work, and maybe there is a commitment by both parties that they will continue to talk about this afterwards.

The problem we have, as you said, is that right now we're in a situation where we need to have our hair on fire, because we're in a very difficult position. But I don't think we should make legislation or look at frameworks that apply just to this situation. We need to have frameworks that work in the future. That's why thinking about this logically and calmly is what we need to do so

Mme Schwann : Je dirais simplement que la Saskatchewan fournit 33 % de la potasse mondiale, et c'est au niveau de l'acheminement des produits vers les ports par chemin de fer, puis vers les marchés étrangers, que réside notre principal risque. Nous exportons vers plus de 40 pays. C'est le principal risque. Au cours des 15 dernières années, nous avons investi 45 milliards de dollars dans l'exploitation de la potasse. Cet investissement ne sera pas rentabilisé si nous ne pouvons pas acheminer la potasse de nos mines jusqu'à nos clients mondiaux.

Le président : Merci, madame Schwann.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : Je vais changer de sujet. Vous avez entendu le premier groupe de témoins. Ces témoins ont parlé de fatigue, de conditions de travail et de sécurité.

Ma question s'adresse surtout à M. Corey. Vous avez donné plusieurs pistes de solution possibles. À part l'élément du salaire, qui ne semble jamais se régler pleinement et qui fait souvent partie de négociations ou de disputes patronales-syndicales, serait-il préférable que les éléments de négociation qui n'ont pas pu être résolus doivent obligatoirement l'être durant la période où la convention collective est en vigueur à la suite de l'implantation d'un nouveau système? En d'autres mots, si on n'a pas résolu tous les problèmes, y aurait-il une façon d'imposer que cela se fasse avant les prochaines négociations? Avez-vous des commentaires à faire là-dessus?

[*Traduction*]

M. Corey : Je vous remercie de la question. Je pense que cette situation s'est déjà produite. C'est exactement ce qui s'est passé récemment avec le CN et CPKC, quand l'arbitrage exécutoire leur a été imposé. Ces compagnies ont réglé la partie salariale, mais certaines conditions de travail et d'autres aspects ne l'ont toujours pas été. C'est pourquoi je pense que cet instrument radical n'est pas le bon.

Il a été suggéré qu'un ou plusieurs ministères fédéraux continuent d'examiner ces questions non pas pendant les négociations, mais avant que le conflit ne s'installe dans un port. Cette façon de faire contribuerait à désamorcer les crises. Ce serait un processus continu dans le cadre duquel les gens discuteraient des problèmes pour essayer de les résoudre. Pour ce qui est du délai de négociation, si les 90 jours ne suffisent pas, alors peut-être que les gens pourraient continuer de travailler et que les deux parties pourraient s'engager à poursuivre le dialogue.

Comme vous l'avez dit, le problème est que nous sommes actuellement dans une situation où nous devons agir de toute urgence, car nous nous trouvons dans une position très délicate. Néanmoins, je ne pense pas que nous devrions légiférer ou envisager des cadres qui s'appliqueraient uniquement à cette situation. Nous avons besoin de cadres qui fonctionneront à

this system works today, tomorrow, 10 years down the road — not just as a stopgap for right now.

Having said that, we are in a very difficult predicament right now with labour stoppages and the supply chain. The supply chain is literally the backbone of the Canadian economy. Every time that stops, we have a serious issue across the country for everybody.

The Chair: Do you have other comments, Mr. Smith or Mr. Bourque?

Mr. Bourque: The fatigue issue is not a new issue. Transport Canada has done many studies, and railways have undertaken many initiatives to deal with fatigue. It's a very complex issue.

It certainly would play a role in labour demands, but, again, you have to pick your priorities. I think that those discussions could happen, and we could still keep people working and the economy moving, because it does impact more than just the companies.

This is not about company profits. Those of us who are shippers, this is a time when we need to work with ports, railways and labour, because in a moment when we're under attack, we should be behaving like Canadians and working together. These are all resolvable issues, but, clearly, the system as it exists today is not working.

The Chair: Mr. Smith, you have a minute.

Mr. Smith: I would briefly say that in a time of crisis or a time when we need to diversify or think differently about our economy and trade, there are times when we need to think about picking some winners. Arguably, with critical minerals, our sector has been foisted with a new frame that has been identified as an opportunity. It's not to say that we are getting favourable treatment. It's to say there is an opportunity within our sector.

“Shippers” is a broad category. If we are going to address and get to a point where these sectors can fulfill that promise, we need to start listening to the specific needs, particularly with captive shippers. There is a view we need to keep things balanced with the railways in an almost 50-50 sense, but there has never been a balance with captive shippers and the two Class I railways. It has been a monopoly relationship that has put us at a disadvantage through fuel surcharges, rates and all kinds of means.

At a time like this, we also have to, with precision, look into some of these priority sectors and say, “What do you need? What are the specific levers in this emergency situation, in this crisis?”

l'avenir. C'est pourquoi nous devons réfléchir à cette situation avec calme et logique afin que ce système puisse fonctionner aujourd'hui, demain, dans 10 ans, et pas seulement en tant que solution provisoire à court terme.

Cela dit, nous sommes dans une situation très délicate en raison des arrêts de travail et de la chaîne d'approvisionnement qui, à toutes fins utiles, est l'épine dorsale de l'économie canadienne. Chaque fois qu'elle s'arrête, nous avons un grave problème dans tout le pays pour tout le monde.

Le président : Avez-vous d'autres commentaires, monsieur Smith ou monsieur Bourque?

M. Bourque : La question de la fatigue n'est pas nouvelle. Transports Canada a réalisé de nombreuses études, et les chemins de fer ont adopté nombre de mesures pour lutter contre la fatigue. C'est une question très complexe.

Cela influerait certainement sur les revendications syndicales, mais encore une fois, il faut choisir ses priorités. J'estime que nous pourrions avoir ce genre de discussions et tout de même maintenir les gens au travail et faire tourner l'économie, parce que les répercussions ne se limitent pas aux entreprises.

Ce n'est pas une question de profits. Les expéditeurs doivent pouvoir compter sur les ports, les sociétés de chemins de fer et le monde syndical, parce qu'à une époque où nous sommes sous attaque, nous devrions nous comporter comme des Canadiens et travailler ensemble. Tous ces problèmes peuvent être résolus, mais il est clair que le système actuel ne fonctionne pas.

Le président : Monsieur Smith, vous avez une minute.

M. Smith : Je dirais brièvement qu'en période de crise ou de diversification nécessaire de notre économie et de nos échanges commerciaux, quand il faut penser différemment, il est des moments où nous devons songer à choisir des gagnants. Avec les minéraux critiques, notre secteur s'est sans doute vu imposer un nouveau cadre qui a été identifié comme une opportunité. Cela ne veut pas dire que nous bénéficions d'un traitement favorable. Cela veut dire qu'il y a des possibilités dans notre secteur.

La catégorie des « expéditeurs » est large. Si nous voulons en arriver au point où ce secteur tiendra ses promesses, nous devons commencer à être à l'écoute des besoins particuliers de certains, surtout des expéditeurs captifs. D'aucuns sont d'avis qu'il faut maintenir un équilibre avec les chemins de fer dans une proportion de près de 50-50, mais il n'y a jamais eu d'équilibre entre les expéditeurs captifs et les deux compagnies ferroviaires de catégorie 1. C'est une relation de monopole qui nous a désavantagés en raison des surtaxes sur le carburant, des tarifs et de toutes sortes d'autres moyens.

À une époque comme celle que nous traversons, nous nous devons également d'examiner de près certains des secteurs prioritaires pour nous demander de quoi ils ont besoin. Quels

Let's address some of those things in between labour disruptions completely that will help rebalance some of these priority sectors. That can get us to some of the places we need to be at economically.

Senator Mohamed: Thank you for all of your comments.

Mr. Corey and Mr. Bourque, I appreciate your comments very much about the U.S., but I think part of it is that we have a very different culture here. I think following what the U.S. does in some regards doesn't necessarily work here.

If you look at our immediate pressure to build our different pipelines of diversification when it comes to trade and, at the same time, be a reliable partner, is there another jurisdiction outside of the U.S. that gets this right, that balances the right to strike with ministerial discretion and the viability of our economy? Is there another jurisdiction we can look at and say, "Do you know what? They figured it out. Maybe that's something we could beg, borrow, steal from."

Mr. Corey: Unfortunately, the closest jurisdiction to us is the U.S. There are other countries in the world that have completely different political systems, much more authoritarian. Canada is a huge country, unlike many others. There is often comparison with Europe and high-speed rail and Canada; it's apples and oranges.

It's the same with our situation. North America is one network as far as rail goes. It's completely integrated, as Mr. Bourque said. CN and CP are essentially 40% U.S. carriers anyway, ownership and volume.

I would not discount what is happening in the U.S. on a personal level. I loathe acknowledging that they might be doing something as good. However, talking and having people maybe from the outside of industry looking at a situation — I have been a mediator in the past for about five years on rail disputes, and the big question is this: Do you need someone who knows about the industry or someone who doesn't know about the industry to make those decisions? Sometimes I think it's better not to know anything about it, because then you cut through all the detail and get to what is really important.

I don't know of any other jurisdictions that are similar to Canada.

leviers spécifiques s'imposent dans cette situation d'urgence, dans cette crise? Réglons une partie de ces problèmes entre deux conflits de travail en vue de rééquilibrer certains des secteurs prioritaires. Ce faisant, nous pourrions nous retrouver là où il le faut d'un point de vue économique.

Le sénateur Mohamed : Je vous remercie tous pour vos commentaires.

Monsieur Corey et monsieur Bourque, j'apprécie beaucoup ce que vous avez dit au sujet des États-Unis, mais je pense qu'une partie du problème tient au fait qu'au Canada, nous avons une culture très différente. Je dirais que suivre ce que font les États-Unis à certains égards ne fonctionne pas nécessairement ici.

Pour parler des pressions immédiates dont nous faisons l'objet pour ouvrir différentes voies de diversification commerciale et pour être également un partenaire fiable, pensez-vous qu'il existe un autre pays, à part les États-Unis, qui fasse bien les choses, qui parvienne à concilier le droit de grève avec les pouvoirs discrétionnaires d'un ministre et les principes de viabilité économique? Existe-t-il un autre pays dont on pourrait dire qu'il a compris, qui applique un modèle dont nous pourrions nous inspirer ou que nous pourrions emprunter ou voler?

M. Corey : Malheureusement, ce sont les États-Unis qui sont le plus près de nous. D'autres pays ont des systèmes politiques radicalement différents, beaucoup plus autoritaires. Le Canada est un immense pays, contrairement à bien d'autres. On nous compare souvent avec l'Europe à propos du train à grande vitesse, mais ce sont des pommes et des oranges.

C'est la même chose dans notre secteur. Le réseau ferroviaire est à l'échelle de l'Amérique du Nord. Il est complètement intégré, comme l'a dit M. Bourque. Le CN et le CP représentent essentiellement 40 % de l'ensemble des transporteurs américains, sur le plan de la propriété comme du volume.

Personnellement, je ne négligerais pas ce qui se passe aux États-Unis. J'hésite à admettre qu'ils font peut-être quelque chose de très bien. Cependant, je parle avec d'autres et je pose des questions à des gens extérieurs à notre secteur — j'ai déjà été médiateur dans le domaine des différends industriels dans le secteur ferroviaire, pendant cinq ans environ —, et je peux dire que la grande question est de savoir s'il vaut mieux, pour la prise de décisions, recourir à quelqu'un qui connaît l'industrie ou à quelqu'un qui n'y connaît rien. Parfois, je me dis qu'il est préférable de ne rien savoir du sujet, car cela permet d'aller au fond des choses, d'aller à ce qui est vraiment important.

Je ne connais pas d'autres pays comparables au Canada.

Mr. Bourque: What I'm arguing at this point is we need to act in Canada's interest. Whether we steal an idea from the U.S. or anywhere else doesn't really matter, as long as it serves our purpose.

One of the things that we could be doing is looking at the number of ways we can work together in common interest. For example, the Railway Association mentioned the other day that there is a coalition. One of the things we're looking for from today's budget is some kind of accelerated depreciation so that we can deploy private capital.

We are also looking for significant infrastructure investments from the Government of Canada into our supply chain and our trade-enabling transportation networks — that includes ports, railways — some kind of de-bottlenecking. We have the Second Narrows Bridge in British Columbia that if it were to fail, it would cause significant damage to the supply chain. We have to start planning to supplement that in some way.

There are many ideas for infrastructure spending that we can do in Canada's interest. I am arguing that we work collaboratively in Canada's interest.

Senator Hay: I absolutely agree that we are under attack. Our hair is on fire. I have a lot of hair, so it's very uncomfortable.

The Chair: Thank you for that comment. That was enlightening.

Senator Hay: I have a question on balance, and it might be uncomfortable. I personally can't believe a couple of things. There is a fundamental right to strike, and there is a fundamental right to have a collective bargaining process to get to a fair and free collective agreement, "collective" being the operative word, I suppose.

I don't want to leave today's meeting with the feeling that I'm having that if labour would just come to the table, if workers — it's kind of their fault. Strikes are not drama-seeking. Strikes come because of the breakdown of the collective bargaining process. The two tables need to work collaboratively and together. I would love your comment. There are two sides to this, and both sides need to come to the table. It's not just for more drama. It's their leverage, for sure, on the labour side, for strike, but I was just a little uncomfortable with that. I would like your comments on that.

Mr. Corey: As shippers, we're no friends of the railway. We are treated as captive shippers. As I said, we have no control over their service or rates. However, we do recognize that the railways essentially connect the country from coast to coast and

M. Bourque : Je prétends qu'il faut agir dans l'intérêt du Canada. Qu'on vole une idée aux États-Unis ou ailleurs n'a pas vraiment d'importance, pourvu qu'elle serve nos fins.

Par exemple, nous pourrions examiner les différentes façons de travailler ensemble dans l'intérêt commun. L'autre jour, l'Association des chemins de fer a parlé de coalition, et nous attendons notamment du budget d'aujourd'hui, une sorte de régime d'amortissement accéléré qui nous permettrait d'attirer des capitaux privés.

Nous souhaitons par ailleurs que le gouvernement du Canada investisse massivement dans l'infrastructure de notre chaîne d'approvisionnement et de nos réseaux de transport qui favorisent le commerce, notamment dans les ports et les chemins de fer, afin de désengorger quelque peu les routes. S'il devait être fermé, le pont Second Narrows, en Colombie-Britannique, causerait des dommages majeurs à la chaîne d'approvisionnement. Nous devons commencer à planifier en fonction de ce genre d'aléas.

Les idées de dépenses dans les infrastructures qui iraient dans le sens des intérêts du Canada abondent. Je prêche pour que nous travaillions en collaboration dans l'intérêt du Canada.

La sénatrice Hay : Je suis tout à fait d'accord pour dire que nous sommes sous attaque. Il y a urgence, ce qui m'enrage et me met très mal à l'aise.

Le président : Je vous remercie de ce commentaire. C'était éclairant.

La sénatrice Hay : J'ai une question sur l'équilibre, et elle pourrait vous mettre mal à l'aise à votre tour. Personnellement, il y a deux ou trois choses auxquelles je n'arrive pas à croire. Il existe le droit fondamental à la grève et le droit fondamental à la négociation collective pour parvenir à une convention collective juste et librement négociée, le qualificatif « collective » étant le mot clé, je suppose.

Je ne veux pas partir de cette réunion avec l'impression que, si les syndicats venaient à la table, si les travailleurs... on considérerait que c'est un peu de leur faute. Les grèves n'ont rien de théâtral, elles sont le résultat d'un échec du processus de négociation collective. Les deux parties doivent collaborer. J'aimerais entendre vos commentaires à ce propos. Il y a deux revers à la médaille. Les deux parties doivent se présenter à la table et pas seulement pour faire du théâtre. Pour la partie syndicale, la menace de grève est évidemment un levier, mais je ne suis pas très à l'aise avec cela. J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

M. Corey : Les expéditeurs que nous sommes ne sont pas des amis des chemins de fer. Nous sommes traités comme des expéditeurs captifs. Comme je l'ai dit, nous n'avons aucun contrôle ni sur les services ni sur les tarifs. Cependant, nous

are essential to our supply chain, so we want them to continue working.

Are they the best employer? I don't know. I'm not going to talk about all the specifics and the substance of the collective agreements, but you have to have both parties talking about stuff. You have to have both parties willing to give. In a mediation, you go in, you ask for more, and you settle for less. You have to leave being somewhat not happy but satisfied. That is the situation we need to have.

When it comes to breaking the supply chain, I think that's an exception. When it shuts down the country, that's when the government needs to step in and make difficult choices and pick a winner and a loser.

Senator Hay: I won't comment on that piece, but I heard here that it is not about profit. I do think profit comes into play here. These are multi-billion dollar market cap corporations that are coming to the table.

Mr. Corey: Absolutely.

Mr. Bourque: We're not asking to remove the right to a strike or a lockout. That right is fundamental, but it is not absolute. We have a very serious situation when the national interest and food security here and around the world are at stake. There must be a better mechanism to protect Canadians because the fact is that our system is not currently working. My suggestion is that we work in collaboration with all parties.

I'm not here to defend railways or labour or pretend that I'm a labour expert, but I believe that our industry can work collaboratively in the interest of all Canadians. We already have market access. We are already the dominant player in fertilizer. We just need to get our own house in order.

Mr. Smith: I wouldn't want to characterize labour action as some sort of a dramatic fit or something, but I think the clarification is let's get to these issues before the situation becomes the most dramatic.

I commend you again for the work you're doing. We have a whole lot of suggestions, at least on the corporate side, the mining companies that we represent, where we can improve the situation up to those moments when we are faced with those disruptions. You're doing good work, and I encourage you to continue. We have a lot more suggestions, and maybe we will

reconnaissons que les chemins de fer relient le pays d'un océan à l'autre et qu'ils sont essentiels à notre chaîne d'approvisionnement. Nous voulons donc qu'ils continuent de fonctionner.

Ces compagnies sont-elles les meilleurs employeurs? Je ne sais pas. Je ne vais pas entrer dans les détails des conventions collectives, mais il faut que les deux parties parlent de ces choses-là. Il faut que les deux parties soient prêtes à donner. Dans le cadre d'une médiation, on demande plus au début pour se contenter de moins à la fin. Il faut quitter la table en n'étant pas ravi, mais satisfait. C'est cela qu'il faut viser.

La rupture de la chaîne d'approvisionnement doit être exceptionnelle. Si le pays est paralysé, le gouvernement se doit d'intervenir et faire des choix difficiles consistant à désigner un gagnant et un perdant.

La sénatrice Hay : Je ne ferai pas de commentaire à ce sujet, mais j'ai entendu dire ici que ce n'est pas une question de profit. Or, je pense que le profit entre en ligne de compte. Autour de la table, on trouve des sociétés cotées en bourse qui pèsent plusieurs milliards de dollars.

M. Corey : Absolument.

M. Bourque : Nous ne demandons pas de supprimer le droit de grève ou celui de déclencher un lock-out. S'ils sont fondamentaux, ces droits ne sont pas absous. Nous sommes dans une situation très grave, tandis que l'intérêt national et la sécurité alimentaire sont en jeu ici et partout dans le monde. Il faut pouvoir compter sur un meilleur mécanisme afin de protéger les Canadiens, car il est un fait que notre système ne fonctionne pas actuellement. Je suggère que nous travaillions en collaboration avec toutes les parties.

Je ne suis pas ici pour défendre les compagnies ferroviaires ou les syndicats ni pour prétendre être un expert en matière de relations industrielles, mais je crois que notre industrie peut collaborer avec d'autres acteurs dans l'intérêt de tous les Canadiens. Nous avons déjà accès au marché. Nous sommes déjà le joueur dominant dans le domaine des engrains. Nous devons simplement mettre de l'ordre dans nos affaires.

M. Smith : Je ne veux pas qualifier l'action syndicale de geste dramatique, mais je pense qu'il faut s'attaquer à ces questions avant que la situation ne devienne plus dramatique.

Encore une fois, je vous félicite pour le travail que vous faites. Nous avons beaucoup de suggestions à formuler, du moins en ce qui concerne les sociétés minières que nous représentons, pour améliorer la situation avant que nous ne soyons confrontés à ces perturbations. Vous faites du bon travail, et je vous encourage à continuer. Nous avons beaucoup d'autres suggestions, et

get them to you by next Tuesday. I think that was the deadline. We appreciate the opportunity.

Pam, I don't know if you have anything to add from the Saskatchewan perspective.

Ms. Schwann: I think you gentlemen have captured everything. Perhaps there are some sacred cows that need to be addressed in terms of keeping Canada globally competitive, including the automation of our ports, so we can compete with other ports in China. In our experience, automation has actually improved safety. Our potash mines are highly automated. That has been done to improve worker safety and productivity, and I think our ports need to look at that same framework.

The Chair: I thank the panel. Your answers were complete. If you have any additional information that we should have, please send it to us in writing by Tuesday, November 25, 2025.

Before adjourning, I'd like to remind senators that our next meeting will take place tomorrow, Wednesday, November 5, at 6:45 p.m.

Before closing the meeting, I'd like to thank the entire support team in the front of the room, as well as those behind the scenes who are not visible. Thank you all for your work, which contributes enormously to the success of our work as senators. Thanks again to the witnesses.

(The committee adjourned.)

peut-être que nous vous les ferons parvenir d'ici mardi prochain qui, je crois, est la date butoir. Nous serons heureux de pouvoir le faire.

Madame Schwann, auriez-vous quelque chose à ajouter du point de vue de la Saskatchewan.

Mme Schwann : Je pense que vous avez tout couvert. Il y a peut-être des vaches sacrées dont il va falloir s'occuper pour que le Canada demeure concurrentiel à l'échelle mondiale, notamment en ce qui concerne l'automatisation de nos ports, afin que nous puissions faire concurrence aux autres ports de la Chine. D'après notre expérience, l'automatisation a amélioré la sécurité. Nos mines de potasse sont très automatisées. Cela a été fait pour améliorer la sécurité des travailleurs et la productivité, et je pense que nos ports doivent considérer le même cadre.

Le président : Je remercie nos témoins dont les réponses étaient complètes. Si vous songez à des renseignements supplémentaires que nous devrions avoir, veuillez nous les envoyer par écrit d'ici le mardi 25 novembre 2025.

Avant de lever la séance, je souhaite rappeler aux sénateurs que notre prochaine réunion aura lieu demain, le mercredi 5 novembre, à 18 h 45.

Avant de conclure pour de bon, je tiens à remercier toute l'équipe de soutien qui se trouve à l'avant de la salle, ainsi que ceux qui travaillent en coulisses et qui ne sont pas visibles. Merci à tous pour votre travail, qui contribue énormément au succès de notre travail de sénateurs. Merci encore aux témoins.

(La séance est levée.)
