

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 18, 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.

[*Translation*]

The Chair: Good morning, honourable senators.

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

[*English*]

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 your earpieces when the microphone is activated. Earpieces must remain in your ears or be placed on the sticker provided for this purpose at each seat. Thank you all for your cooperation.

We had some incidents — for the information of newcomers — a few months ago where we had to take some measures to ensure that we protected the folks in the back who do all the coordination of our activities.

My name is Larry Smith. I'm a senator from Quebec and chair of the committee. Of course, I'm sad because the Montreal Alouettes, for whom I played nine years, lost, but I'm very happy for the Saskatchewan Roughriders because they deserve the opportunity. Marv Levy is a Hall of Fame CFL and NFL coach, and Marv used to say to us, "One play can determine a game." In 1975, it was -32 degrees out in Calgary while we were playing the Grey Cup. The last play of the game was by Don Sweet, our kicker who never missed a field goal — from the 19-yard line, he missed the field goal. We lost 9-8. So one play determines the match. When you are on the three-yard line and Saskatchewan is trying to stop you, and you get hit and fumble the ball, not only are you not going to come back next year, but you are in big trouble because you lose the game.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 18 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.

[*Français*]

Le président : Bonjour, honorables sénateurs et sénatrices.

Avant de commencer, je vous invite à prendre connaissance des cartes placées sur les tables dans la salle du comité pour connaître les lignes directrices visant à prévenir les incidents liés au retour de son.

[*Traduction*]

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

Nous avons eu quelques incidents — à titre d'information pour les nouveaux venus — il y a quelques mois, où nous avons dû prendre certaines mesures visant à garantir que nous protégeons les personnes à l'arrière qui assurent la coordination de nos activités.

Je m'appelle Larry Smith. Je suis un sénateur du Québec et le président du comité. Bien sûr, je suis triste, parce que les Alouettes de Montréal, pour qui j'ai joué pendant neuf ans, ont perdu, mais je suis très heureux pour les Roughriders de la Saskatchewan, parce qu'ils méritent cette occasion. Marv Levy est un entraîneur de la LCF et de la NFL inscrit au Temple de la renommée, et il nous disait autrefois : « Un seul jeu peut déterminer un match. » En 1975, il faisait -32 degrés à Calgary pendant notre match de la Coupe Grey. Le dernier jeu du match a été celui de Don Sweet, notre botteur qui n'avait jamais manqué un placement. À partir de la ligne de 19 verges, il a raté le botté. Nous avons perdu 9 à 8. Alors un seul jeu peut déterminer le match. Lorsque vous trouvez sur la ligne de trois verges et que la Saskatchewan essaie de vous repousser, que vous êtes frappé et que vous échappez le ballon, non seulement vous ne reviendrez pas l'année prochaine, mais vous avez de gros ennuis parce que vous avez perdu le match.

It was a fantastic effort for Saskatchewan and the folks there, as well as their quarterback, Trevor Harris. He is 39 years old, so 13 years — what an accomplishment for him and the team.

Sorry, that's my little epilogue for today.

Now I will ask my colleagues to introduce themselves.

Senator Simons: I have no idea to follow that. I'm Senator Paula Simons. I come from Alberta, Treaty 6 Territory, and the home of the Edmonton Elks.

Senator Wilson: I'm Duncan Wilson, senator for British Columbia.

Senator Quinn: Jim Quinn, senator for New Brunswick. We're the home of no CFL team.

[*Translation*]

Senator Cormier: René Cormier from New Brunswick.

[*English*]

Senator Robinson: Good morning, and welcome. Mary Robinson, representing Prince Edward Island, which has no NFL team, either.

Senator Mohamed: Good morning. Farah Mohamed from Ontario.

Senator Lewis: Todd Lewis, senator from Saskatchewan.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: Julie Miville-Dechêne from Quebec. Unfortunately, I don't watch football.

Senator Aucoin: Réjean Aucoin from Nova Scotia.

[*English*]

Senator Dasko: Donna Dasko, senator from Ontario. The Jays and Raptors are my teams.

The Chair: I'm very pleased everyone got that excess energy out of their systems.

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 this morning 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. From the Canadian Federation of Agriculture, or CFA, we have Bill Prybylski, Director. From the Grain Growers of Canada, we

La Saskatchewan et les gens là-bas ont vraiment tout donné, tout comme leur quart-arrière, Trevor Harris. Il a 39 ans, alors 13 ans... quel accomplissement pour lui et pour l'équipe.

Désolé, c'était mon petit épilogue pour aujourd'hui.

Je vais maintenant inviter mes collègues à se présenter.

La sénatrice Simons : Je ne sais pas du tout comment poursuivre. Je suis la sénatrice Paula Simons. Je viens de l'Alberta, du territoire visé par le Traité n° 6, qui accueille les Elks d'Edmonton.

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

Le sénateur Quinn : Jim Quinn, sénateur du Nouveau-Brunswick. Nous n'accueillons aucune équipe de la LCF.

[*Français*]

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

[*Traduction*]

La sénatrice Robinson : Bonjour et bienvenue. Mary Robinson, représentant l'Île-du-Prince-Édouard, qui n'a pas non plus d'équipe de la NFL.

La sénatrice Mohamed : Bonjour. Je suis Farah Mohamed, de l'Ontario.

Le sénateur Lewis : Todd Lewis, sénateur de la Saskatchewan.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Julie Miville-Dechêne, du Québec. Je ne regarde malheureusement pas le football.

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

[*Traduction*]

La sénatrice Dasko : Donna Dasko, sénatrice de l'Ontario. Les Jays et les Raptors sont mes équipes.

Le président : Je suis ravi que tout le monde ait pu libérer ce trop-plein d'énergie.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous ceux qui sont avec nous aujourd'hui ainsi qu'à ceux qui nous écoutent en ligne sur le site Web du Sénat, sencanada.ca. Nous nous réunissons ce matin pour poursuivre notre étude sur le maintien des services de transport en cas de conflit de travail.

J'aimerais maintenant présenter notre premier groupe de témoins. Nous accueillons M. Bill Prybylski, directeur de la Fédération canadienne de l'agriculture. Nous recevons M. Scott

welcome both Scott Hepworth, Chair, and Kate Sauser, Policy Manager. From the Canadian Meat Council, we have Russ Mallard, Chair. Of course, we're not going to ever forget Ian Petrie, who comes from P.E.I. and was a CBC host for 40 years. His dad operated on my left knee in 1964. Thank you very much. Ian was a Bishop's University graduate and a great guy. I'm very happy to hear from you about his progress. We also have Lauren Martin, Senior Director, Public Affairs and Corporate Counsel from the Canadian Meat Council. Thank you all for joining us today.

Witnesses will provide opening remarks of approximately five minutes. Please keep your remarks to five minutes so that we can get as many questions in as possible. Your remarks will be followed by a question-and-answer session with the senators. I will now invite Mr. Prybylski to give his opening remarks.

Bill Prybylski, Director, Canadian Federation of Agriculture: Good morning and thank you for the opportunity to speak to you today. I am a farmer from the east-central Saskatchewan and a member of the board of directors at the Canadian Federation of Agriculture. The CFA is Canada's largest general farm organization, representing more than 190,000 farmers and farm families across Canada.

The reliability of rail and marine transportation is essential for farmers. My farm produces grains, oilseeds and pulses. Last year, we harvested over 900,000 bushels, of which 867,000 needed to be marketed throughout the year to generate the cash flow required to run our operation. On our farm, we need to generate roughly \$8.2 million annually to cover input costs, such as fertilizer, seed, wages, insurance, taxes and more.

We don't get paid to grow a crop; we only get paid when it's delivered.

For the most part, I know when cash is required to meet our financial commitments, and we use deferred delivery contracts to align sales with those financial needs, but our delivery windows are much narrower than most people realize. That is why reliability in rail and marine transportation is so critical for farmers. Any disruption — a strike, lockout or weather-related slowdown — creates a domino effect that backs up grain movement all the way to the farm gate. When that happens, we can't deliver on our contracts or meet our financial obligations. We are forced to rely on bank lines of credit, which carry interest costs that further reduce already tight margins.

Hepworth, président, et Mme Kate Sauser, gestionnaire de politiques, des Producteurs de grains du Canada. M. Russ Mallard, président du Conseil des viandes du Canada, est avec nous. Bien sûr, nous n'oublierons jamais M. Ian Petrie, qui vient de l'Île-du-Prince-Édouard et a été animateur à CBC pendant 40 ans. Son père m'a opéré au genou gauche en 1964. Merci beaucoup. M. Petrie était un diplômé de l'Université Bishop et un gars formidable. Je suis très heureux de vous entendre parler de ses progrès. Nous accueillons également Mme Lauren Martin, directrice, Affaires publiques et conseillère juridique d'entreprise, du Conseil des viandes du Canada. Merci à vous tous de vous joindre à nous aujourd'hui.

Les témoins présenteront des déclarations liminaires d'environ cinq minutes. Veuillez vous en tenir à cinq minutes pour que nous puissions poser le plus de questions possible. Vos observations seront suivies par une séance de questions et de réponses avec les sénateurs. J'invite maintenant M. Prybylski à présenter sa déclaration liminaire.

Bill Prybylski, directeur, Fédération canadienne de l'agriculture : Bonjour et merci de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Je suis un agriculteur du Centre-Est de la Saskatchewan et membre du conseil d'administration de la Fédération canadienne de l'agriculture. La FCA est la plus grande organisation agricole générale du Canada et elle représente plus de 190 000 agriculteurs et familles agricoles au Canada.

La fiabilité du transport ferroviaire et maritime est essentielle aux agriculteurs. Mon exploitation agricole produit des grains, des oléagineux et des légumineuses. L'an dernier, nous avons récolté plus de 900 000 boisseaux, dont 867 000 devaient être commercialisés pendant l'année afin de générer les liquidités nécessaires pour nous permettre de mener nos activités. Sur notre ferme, nous devons générer environ 8,2 millions de dollars annuellement pour couvrir le coût des intrants, comme les engrains, les semences, les salaires, les assurances, les taxes et d'autres choses encore.

Nous ne sommes pas payés pour produire une culture; nous ne sommes payés que lorsqu'elle est livrée.

Dans l'ensemble, je sais à quel moment des liquidités sont nécessaires pour honorer nos engagements financiers, et nous utilisons des contrats à livraison différée pour aligner les ventes sur ces besoins financiers; mais nos fenêtres de livraison sont beaucoup plus étroites que ce que pensent la plupart des gens. C'est pourquoi la fiabilité du transport ferroviaire et maritime est si essentielle pour les agriculteurs. Toute perturbation — comme une grève, un lockout ou un ralentissement dû à la météo — crée un effet domino qui ralentit le mouvement des céréales jusqu'à la porte de la ferme. Lorsque cela se produit, nous ne pouvons pas respecter nos contrats ou nos obligations financières. Nous sommes contraints de recourir aux marges de crédit bancaires,

In addition, demurrage costs, which are the penalties charged when railcars or ships are delayed, accumulate throughout the system and ultimately get passed onto us, the farmers.

Perhaps most damaging is the reputational impacts. Canadian businesses, like mine, rely on export markets. The viability of our operation depends on Canada's reputation as a reliable trading partner. As we look to diversify our trade in response to recent trade disruptions, that reputation is paramount. We're in a time when a single labour disruption could bring agricultural shipments to a standstill, and yet Canada saw over 62 transportation-related work stoppages in the past two years alone, including our first-ever dual labour disruption, impacting rail service from both Class 1 railways.

As a major exporting nation, Canada's standard of living is closely tied to the uninterrupted flow of goods, especially agriculture and agri-food products, which generated over \$100 billion in exports in 2024. Prolonged or threatened labour disputes undermine our reliability as a trading partner and cause international customers to divert business to competitors, eroding our competitive advantage. For example, labour disruptions like the 2020 Port of Montreal strikes led to diverted shipments and \$600 million in lost sales, demonstrating the real financial impact on Canadian businesses.

That is why we are recommending that the government immediately launch consultations to explore options to address the root causes of these labour disruptions so that they do not occur at every contract negotiation.

We also recommend developing a clear, transparent and expedited process to resolve labour disputes, building off the recommendations outlined in the final report of the Industrial Inquiry Commission on West Coast Ports, released in May 2025. The commission's findings highlight just how critical these ports are to Canada's economy, to our reputation as a reliable trading nation and to the countless businesses and workers whose livelihoods depend on consistent port operations. The report makes clear that even short disruptions can trigger major ripple effects across the supply chain, including for rail, trucking and ultimately farmers like me. It underscores the urgent need for greater stability, cooperation and modernized labour relations to ensure that the rights of workers are respected, while also protecting the national interest in maintaining dependable transportation networks.

lesquelles comportent des frais d'intérêt qui réduisent davantage des marges déjà serrées.

De plus, les frais de surestarie, les pénalités imposées lorsque les wagons ou les navires sont retardés, s'accumulent dans le système et finissent par nous être refilés à nous, les agriculteurs.

Ce qui est peut-être le plus dommageable, ce sont les atteintes à la réputation. Les entreprises canadiennes, comme la mienne, comptent sur les marchés d'exportation. La viabilité de notre exploitation dépend de la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable. Tandis que nous cherchons à diversifier nos activités commerciales en réponse aux récentes perturbations commerciales, cette réputation est primordiale. Nous sommes à un moment où un seul conflit de travail pourrait paralyser les expéditions agricoles. Pourtant, le Canada a connu plus de 62 arrêts de travail causés par le transport au cours des deux dernières années seulement, y compris le premier double conflit de travail jamais vu, ce qui a une incidence sur le service ferroviaire assuré par les deux chemins de fer de classe 1.

Le niveau de vie du Canada, en tant que grand pays exportateur, est étroitement lié à la circulation ininterrompue des marchandises, en particulier des produits agricoles et agroalimentaires, qui ont généré plus de 100 milliards de dollars en exportations en 2024. Les conflits de travail prolongés ou envisagés compromettent notre fiabilité en tant que partenaire commercial et poussent les clients internationaux à se tourner vers la concurrence, réduisant ainsi notre avantage concurrentiel. À titre d'exemple, les conflits de travail comme les grèves du Port de Montréal en 2020 ont entraîné le détournement d'expéditions et des pertes de ventes de 600 millions de dollars, ce qui montre l'impact financier réel sur les entreprises canadiennes.

C'est pourquoi nous recommandons que le gouvernement lance immédiatement des consultations visant à examiner les causes profondes de ces conflits de travail afin qu'ils ne se produisent pas à chaque négociation de contrat.

Nous recommandons également l'élaboration d'un processus clair, transparent et accéléré visant à régler les conflits de travail, qui s'appuie sur les recommandations décrites dans le rapport final de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest, publié en mai 2025. Les conclusions de la commission soulignent à quel point ces ports sont essentiels à l'économie canadienne, à notre réputation en tant que pays commercial fiable et aux innombrables entreprises et travailleurs dont le gagne-pain dépend d'activités portuaires uniformes ininterrompues. Le rapport est clair : même de courte durée, une perturbation peut avoir un effet d'entraînement dramatique sur la chaîne d'approvisionnement, notamment sur les chemins de fer, le camionnage et les agriculteurs comme moi. Cela souligne le besoin urgent d'une plus grande stabilité, de coopération et de relations de travail modernisées afin de garantir le respect des

For Canadian agriculture, that balance is essential.

Agriculture depends on the stability of essential transportation networks. It is the difference between meeting our financial obligations and facing costly disruptions that cannot easily be recovered from.

Thank you for the opportunity to speak today, and I look forward to questions.

The Chair: Thank you very much, Mr. Prybylski. We invite Mr. Hepworth to giving his opening remarks.

Scott Hepworth, Chair, Grain Growers of Canada: I am a grain farmer from Assiniboia, Saskatchewan, south of Moosejaw. I'm also the Chair of Grain Growers of Canada, or GGC. I am joined today by GGC's Policy Manager, Kate Sauser.

As the national voice for Canada's grain farmers, GGC represents over 70,000 producers from our 14 national, provincial and regional grower groups. Our members steward 110 million acres of land to grow food for Canadians and for 160 other countries around the world, creating \$45 billion in export value annually. As the farmer-driven association for the grains sector, GGC champions federal policies that support the competitiveness and profitability of grain growers across Canada.

We appreciate the committee for inviting us today. As for grain farmers, 2024 was known and will be remembered as the year of major labour disruptions that had a severe impact on family-run grain farms across the country.

In August of that year, Canada experienced for the first time in its history a dual work stoppage by both of our major railways, CN and CPKC. This labour disruption came in the middle of harvest when rail transportation is the most essential for moving crops to markets. In fact, our research at the time showed that the initial impact cost Canadian grain farmers over \$43 million a day, rising to \$50 million a day as the stoppage continued.

This major labour disruption was followed by another in September by the Grain Workers Union Local 333 at the Port of Vancouver, which stopped all shipments of bulk grain. Terminal

droits des travailleurs, tout en protégeant l'intérêt national en maintenant des réseaux de transport fiables.

Pour l'agriculture canadienne, il est essentiel de trouver ce juste équilibre.

L'agriculture dépend de la stabilité des réseaux de transport essentiels. C'est la différence entre respecter nos obligations financières et faire face à des perturbations coûteuses dont il n'est pas facile de se remettre.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui et je suis impatient de répondre à vos questions.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Prybylski. Nous invitons M. Hepworth à présenter sa déclaration liminaire.

Scott Hepworth, président, Producteurs de grains du Canada : Je suis un producteur de grains d'Assiniboia, en Saskatchewan, au sud de Moosejaw. Je suis également président des Producteurs de grains du Canada, ou PGC. Je suis accompagné aujourd'hui par Kate Sauser, gestionnaire de politiques de PGC.

En tant que porte-parole national des agriculteurs du Canada, les PGC représentent plus de 70 000 producteurs faisant partie de nos 14 groupes d'agriculteurs nationaux, provinciaux et régionaux. Nos membres gèrent 110 millions d'acres de terres destinées à faire pousser de la nourriture pour les Canadiens et pour 160 autres pays du monde, créant annuellement l'équivalent de 45 milliards de dollars de valeur d'exportation. En tant qu'association du secteur céréalier axée sur les agriculteurs, les PGC défendent les politiques fédérales qui appuient la compétitivité et la rentabilité des producteurs de grains à l'échelle du pays.

Nous remercions le comité de nous avoir invités aujourd'hui. Pour ce qui est des producteurs de grains, 2024 a été et sera reconnue comme l'année des perturbations de travail majeures qui ont eu une grande incidence sur les exploitations agricoles céréalières familiales du pays.

En août dernier, le Canada a connu, pour la première fois de son histoire, un double arrêt de travail de la part de nos deux principaux chemins de fer : le CN et le CPKC. Cette perturbation de travail est arrivée en plein milieu des récoltes, lorsque les transports ferroviaires sont le plus essentiels pour transporter les récoltes jusqu'aux marchés. En fait, notre recherche à l'époque a démontré que l'impact initial coûtait aux producteurs de grains canadiens plus de 43 millions de dollars par jour, et ce chiffre augmentait à 50 millions de dollars par jour tout au long de l'arrêt de travail.

Cette grande perturbation de travail a été suivie par celle, en septembre, du Grain Workers Union, section locale 333, au Port de Vancouver, qui a cessé toutes ses expéditions de grains en

elevators at the port receive over 50% of all grain produced across Canada, making it the most important port for grain farmers. Data from the Canadian Grain Commission indicated that the work stoppage halted nearly 100,000 metric tons of grain per day, resulting in a loss of \$35 million in potential exports daily.

These major labour disruptions, as well as others, including by the International Longshore and Warehouse Union in recent years, have had a devastating impact on Canada's grain sector. When grain is unable to move due to a stoppage on our railways or at our grain terminals, it prevents producers from being able to sell their crops at opportune times, costing them tens of millions of dollars.

The cost to grain farmers is even more elevated during the harvest season, as we saw in 2024.

Not only do labour disruptions cost growers, but they also impact Canada's reputation as a provider of high-quality grain.

I was on a trade mission in 2018 to North Africa, where they import a lot of our durum wheat, and one thing became very apparent to me: We have a reputation for producing some of the highest-quality crops. Durum wheat is mostly what they import. But we also have a reputation for not being reliable, and I think that's what I'm here today to speak most on is our reliability — and the reputation that we are getting for being unreliable.

With that said, there is no magic bullet to ensure grain continues to flow and that the collective bargaining can continue to be respected. However, to ensure grain farmers are supported and we can continue to deliver high-quality grain and grain products globally, the Government of Canada must find a better path forward. At home, there are different options such as essential-service designation, binding arbitration, and provisions in the Canada Labour Code.

Abroad, such as in the U.S., where the Rail Labour Act exists, they have found ways to balance economic growth and labour relations.

To that end, it is paramount that the government take this issue seriously and consult with impacted stakeholders to create a better system. Without doing so, grain farmers will continue to be impacted on an annual basis and international customers will look elsewhere.

vrac. Les silos terminaux du port reçoivent plus de 50 % de tous les grains produits au Canada, ce qui en fait le port le plus important pour les agriculteurs céréaliers. Selon les données de la Commission canadienne des grains, l'arrêt de travail a bloqué l'expédition de près de 100 000 tonnes métriques de grains par jour, entraînant une perte quotidienne de 35 millions de dollars en exportations potentielles.

Ces grandes perturbations de travail, ainsi que d'autres, dont celle de l'International Longshore and Warehouse Union ces dernières années, ont eu un effet dévastateur sur le secteur des grains du Canada. Lorsque le grain ne peut se déplacer à cause d'un arrêt sur nos chemins de fer ou à nos terminaux de grains, cela empêche les producteurs de vendre leurs cultures à des moments opportuns, et leur coûte ainsi des dizaines de millions de dollars.

Le coût pour les agriculteurs céréaliers est encore plus élevé pendant la saison des récoltes, comme nous l'avons vu en 2024.

Les conflits de travail non seulement font perdre de l'argent aux producteurs, mais ils nuisent à la réputation du Canada comme fournisseur de grains de qualité.

Lorsque j'ai participé à une mission commerciale en Afrique du Nord en 2018, où on importe beaucoup de notre blé dur, une chose m'est apparue très évidente : nous avons la réputation de produire parmi les cultures de la plus grande qualité qui soit. Le blé dur est la principale importation de l'Afrique du Nord. Mais nous avons également la réputation de ne pas être fiables, et je pense que je suis surtout ici aujourd'hui pour parler de notre fiabilité et de la réputation de ne pas être fiables que nous sommes en train de nous tailler.

Cela dit, il n'y a pas de solution magique pour s'assurer que le grain continue de circuler et que la négociation collective continue d'être respectée. Cependant, pour veiller à ce que les agriculteurs céréaliers soient soutenus et que nous puissions continuer de livrer du grain et des produits céréaliers de grande qualité à l'échelle mondiale, le gouvernement du Canada doit trouver une meilleure voie à suivre. Chez nous, il existe différentes options comme la désignation de service essentiel, l'arbitrage exécutoire et les dispositions du Code canadien du travail.

À l'étranger, comme aux États-Unis, où existe la Rail Labour Act, on a trouvé des moyens de concilier la croissance économique et les relations de travail.

À cette fin, il est primordial que le gouvernement prenne cette question au sérieux et consulte les parties prenantes touchées afin de créer un meilleur système. S'il ne le fait pas, les agriculteurs céréaliers continueront de subir des conséquences annuellement, et les clients internationaux se tourneront vers d'autres marchés.

Thank you for your time, and I would be happy to take any questions.

The Chair: Thank you. Mr. Mallard can now give his opening remarks.

Russ Mallard, Chair, Canadian Meat Council: Thank you very much, Mr. Chair. Ms. Martin will speak first.

Lauren Martin, Senior Director, Public Affairs and Corporate Counsel, Canadian Meat Council: We will do joint opening statements. Thank you. I am still grieving the loss of the Blue Jays' World Series. Aside from that, we are pleased to provide our comments on this study today. We think it is coming at a critical time. We need to realize every efficiency with respect to the flow of goods. You have had the opportunity now, in this study, to hear from several stakeholders, so what my chair and I wanted to do today is really speak to the unique realities of our business, that is, the business of meat processing. The Canadian Meat Council represents Canada's federally licenced meat processors, accounting for over 95% of Canada's beef and pork products. The meat our members produce feeds Canadians, and with some of the highest quality protein in the world, the red meat industry represents over \$32 billion to the Canadian economy and supports around 300,000 jobs. As members of this committee know well, Canada's economy relies heavily on trade. With respect to red meat, Canada exports over 70% of its pork production and approximately 50% of its beef production to over 90 countries in the world, accounting for approximately \$9.5 billion in red meat exports over the past few years. We cannot efficiently or cost-effectively get these goods to market without reliable transportation infrastructure — rail, air and sea. When facing uncertainty, businesses must make challenging decisions. There is no end to the uncertainty businesses are facing today, so the Government of Canada must make certain what it can. We recommend that the government work with partners, employers and unions to amend the Canada Labour Code to safeguard against economic disasters, by providing the Minister of Labour with stronger dispute resolution tools to ensure stoppages do not shut down critical supply chains. In addition, the government should identify and adopt labour dispute resolution mechanisms tailored to Canadian strategic infrastructure operations, meaning custom rules for a small set of high-impact work sectors where a stoppage has national-level consequences.

Je vous remercie de votre temps et je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci. M. Mallard peut maintenant présenter sa déclaration liminaire.

Russ Mallard, président, Conseil des viandes du Canada : Merci beaucoup, monsieur le président. Mme Martin prendra la parole en premier.

Lauren Martin, directrice, Affaires publiques et conseillère juridique d'entreprise, Conseil des viandes du Canada : Nous présenterons des déclarations liminaires conjointes. Merci. Je pleure toujours la défaite des Blue Jays en séries mondiales. Dans un autre ordre d'idées, nous sommes heureux de fournir nos commentaires sur cette étude aujourd'hui. Nous pensons qu'elle arrive à un moment critique. Nous devons réaliser tous les gains d'efficience possible en ce qui concerne la circulation des marchandises. Vous avez maintenant l'occasion, avec cette étude, d'entendre plusieurs intervenants. Ce que mon président et moi voulons faire aujourd'hui, c'est parler des réalités uniques de notre secteur d'activité, c'est-à-dire celui de la transformation des viandes. Le Conseil des viandes du Canada représente les transformateurs de viande titulaires de permis fédéraux, qui comptent pour plus de 95 % des produits du bœuf et du porc du Canada. La viande produite par nos membres nourrit les Canadiens avec certaines des protéines de la meilleure qualité au monde. L'industrie de la viande rouge apporte plus de 32 milliards de dollars à l'économie canadienne et assure 300 000 emplois. Comme les membres du comité le savent pertinemment, l'économie du Canada dépend fortement du commerce. En ce qui concerne la viande rouge, le Canada exporte près de 70 % de son porc et 50 % de son bœuf dans plus de 90 pays du monde, ce qui représente environ 9,5 milliards de dollars d'exportation de viande rouge au cours des dernières années. Nous ne pourrions pas acheminer ces marchandises de manière efficace et rentable vers les marchés sans infrastructures de transport fiables, que ce soit pour le transport ferroviaire, aérien ou maritime. En période d'incertitude, les entreprises doivent prendre des décisions difficiles. L'incertitude à laquelle les entreprises sont confrontées aujourd'hui ne connaît pas de fin; le gouvernement du Canada doit donc assurer ce qu'il peut. Nous recommandons que le gouvernement travaille avec ses partenaires, les employeurs et les syndicats afin de modifier le Code canadien du travail pour offrir une protection contre les catastrophes économiques, en procurant au ministère du Travail des outils de règlement des conflits plus solides, afin de veiller à ce que les arrêts n'interrompent pas les chaînes d'approvisionnement critiques. De plus, le gouvernement doit reconnaître et adopter des mécanismes de règlement des conflits de travail adaptés aux activités des infrastructures stratégiques canadiennes, ce qui signifie des règles personnalisées pour un petit ensemble de secteurs de travail de grande portée où un arrêt comporte des conséquences à l'échelle nationale.

Mr. Mallard: Thank you. Mr. Chair, our members spend considerable resources creating and maintaining relationships with customers worldwide. When companies cannot fulfill their orders reliably, this jeopardizes the relationships our members have worked hard to maintain. As I like to tell my staff, if we don't take care of our customers, someone else will, and that applies to our whole industry. To position Canada as a competitive trading partner in the global economy, businesses must be able to get goods to and from market reliably and efficiently. When I'm not representing the Canadian Meat Council as our chair, I am President and CEO of Atlantic Beef Products, located in beautiful Albany, P.E.I. Senator Robinson would know well where that is. We're the only federally inspected beef processor east of Montreal. Our beef goes to countries like Japan. We are working on South Korea now, and Mexico is another opportunity for us. And in order for us to export our products — this is over and above our domestic business — we are required to get goods to market efficiently and reliably. Red meat cannot sit for days, let alone weeks, without spoiling. Given the nature of our products, the red meat supply chain is built to ship goods to markets quickly. We do not have the storage capacity locally, or even in Canada for the most part, to stockpile weeks of unshipped goods. When we're faced with an event that exceeds or could exceed our storage capacity, we are forced to shut down production, having nowhere for the product to go. Animals cannot move off the farm, which has implications for farmers and animal welfare. Events like this are felt by businesses and individuals along the supply chain and gearing backup is not simply a flip of the switch. While we respect workers' rights to strike, those interests must be balanced against the public interest and Canada's very real need for business certainty in international market diversification. The July 2023 West Coast port strikes, for example, disrupted \$10.7 billion worth of trade during its 35-day strike action and ruptured long-standing business relationships with those who could not rely on Canadian suppliers for their goods. Prime Minister Carney's budget challenges Canada to meet the moment, build resilience and diversify trade by 50% into the fastest-growing markets. Canada's red meat sector, with its \$9.5 billion in exports, is eager to answer that call. But we simply can't achieve our common goals if our strategic infrastructure can be shut down for weeks at a time. Modernizing labour dispute tools for these sectors will help ensure that we can deliver reliably into new markets and our existing markets and realize the trade diversification ambition that we will need in the years to come. Thank you.

M. Mallard : Merci. Monsieur le président, nos membres consacrent des ressources considérables à l'établissement et au maintien de relations avec des clients du monde entier. Lorsque les entreprises ne peuvent pas exécuter les commandes de façon fiable, cela met en péril les relations que nos membres ont travaillé fort pour maintenir. Comme j'aime le dire à mes employés, si nous ne prenons pas soin de nos clients, quelqu'un d'autre le fera, et cela s'applique à toute notre industrie. Pour faire du Canada un partenaire commercial concurrentiel dans l'économie mondiale, les entreprises doivent être en mesure d'acheminer les marchandises jusqu'au marché et les en faire venir de façon efficace et fiable. Lorsque je ne représente pas le Conseil des viandes du Canada en tant que président, je suis président et PDG d'Atlantic Beef Products, situé dans la magnifique ville d'Albany, à l'Île-du-Prince-Édouard. La sénatrice Robinson sait très bien où cela se trouve. Nous sommes le seul transformateur de bœuf inspecté par le gouvernement fédéral à l'est de Montréal. Notre bœuf est exporté dans des pays comme le Japon. Nous travaillons maintenant pour percer en Corée du Sud, et le Mexique est un autre marché pour nous. Pour que nous puissions exporter nos produits — et cela dépasse nos seules activités nationales — nous devons acheminer les marchandises sur le marché de manière efficace et rentable. La viande rouge ne peut pas attendre pendant des jours, voire des semaines, sans se gâter. Compte tenu de la nature de nos produits, notre chaîne d'approvisionnement est conçue pour les expédier efficacement vers les marchés. Nous n'avons pas la capacité de stocker localement, ni même au Canada pour la plus grande partie, des marchandises non expédiées pendant des semaines. Lorsque nos membres sont confrontés à un événement qui dépasse leur capacité de stockage ou qui est même près de la dépasser, ils sont forcés d'arrêter la production, et le produit n'a nulle part où aller. Les animaux ne peuvent pas quitter la ferme, ce qui a des répercussions sur les agriculteurs et sur le bien-être animal. Les effets des situations de ce genre se font sentir chez les entreprises et les particuliers tout le long de la chaîne d'approvisionnement, et il ne suffit pas d'appuyer sur un bouton pour redémarrer les activités. Bien que nous respections les droits des travailleurs de faire la grève, ces intérêts doivent être soupesés au regard de l'intérêt public et de la nécessité bien réelle pour le Canada de bénéficier d'une certitude commerciale en ce qui touche la diversification des marchés internationaux. Les grèves des ports de la côte Ouest en juillet 2023 ont, par exemple, perturbé des échanges commerciaux d'une valeur de 10,7 milliards de dollars au cours des 35 jours de grève et ont rompu des relations d'affaires de longue date avec ceux qui ne pouvaient plus compter sur les fournisseurs canadiens pour leurs marchandises. Dans son budget, le premier ministre Carney met le Canada au défi de tirer parti de cette conjoncture, de bâtir la résilience et de diversifier les échanges commerciaux de 50 % dans les marchés à croissance la plus rapide. Avec ses 9,5 milliards de dollars d'exportation, le secteur de la viande rouge du Canada est impatient de répondre à l'appel. Mais nous ne pouvons tout simplement pas atteindre nos objectifs communs si notre infrastructure stratégique peut être bloquée pendant des

The Chair: I would like to advise senators that you have approximately five minutes for each round. We will have a second round of questions if time permits. Should you wish to ask a question to our witnesses, please alert the clerk, who will add your name to the list. I invite our deputy chair, Senator Dasko, to ask the first question.

Senator Dasko: Thank you to our witnesses for being here today and for your presentations.

We have had a number of witnesses before the committee, and they have told us similar stories about the impacts of labour disruptions on their operations. We have heard about these kinds of impacts from them, and we have heard from you about the impacts and the importance of good labour relations to your industries.

We have also been studying a few sections of the Canada Labour Code. Regarding how to deal with these issues, I want to ask you about section 107 of the Canada Labour Code, in particular, which gives the minister a lot of powers. I would like to hear from you as to whether you think those powers are sufficient to deal with the issues.

Ms. Martin, you said that you were looking for a strengthening of the dispute resolution mechanisms, but in section 107, the minister has a lot of power to end strikes through various mechanisms.

My question is to all the witnesses. It regards whether those provisions provide enough support and power to deal with labour disruptions in your industries or whether you are actually looking for a change in section 107. If there is time, I will ask about the other section, but I will just leave it at that.

Kate Sauser, Policy Manager, Grain Growers of Canada: Thank you for your question.

It is important to recognize that there is obviously a section that does provide some power to help mediate these labour disruptions. A good example for us to look at, especially as Canadians, is the U.S. Railway Labor Act and how they have a very useful benchmark in the fact that the labour legislation in transport — there is a sector there that requires rigorous pre-strike measures. It has full guidelines as to how to mediate, how the pre-strike procedures are done, and then the duties to divert and avert disruption to help maintain continuity in critical supply chains.

semaines à la fois. La modernisation des outils de règlement des conflits de travail dans ces secteurs permettra de garantir la fiabilité de nos livraisons vers de nouveaux marchés ainsi que vers nos marchés existants, et de concrétiser l'ambition de diversification commerciale dont nous aurons besoin dans les années à venir. Merci.

Le président : J'aimerais informer les sénateurs qu'ils ont environ cinq minutes pour chaque tour. Nous aurons un deuxième tour de questions si le temps le permet. Si vous souhaitez poser une question à nos témoins, veuillez en aviser la greffière, qui ajoutera votre nom à la liste. J'invite notre vice-présidente, la sénatrice Dasko, à poser la première question.

La sénatrice Dasko : Je remercie nos témoins d'être ici aujourd'hui et je les remercie de leurs exposés.

Nous avons reçu devant le comité un certain nombre de témoins, qui nous ont raconté des histoires similaires au sujet des répercussions des perturbations de travail sur leurs activités. Nous avons entendu parler de ces types d'impacts pour eux, et nous vous avons entendus énumérer les impacts et l'importance de bonnes relations de travail pour vos industries.

Nous avons également étudié quelques articles du Code canadien du travail. En ce qui concerne la façon de régler ces problèmes, je veux vous poser une question au sujet de l'article 107 du Code canadien du travail, en particulier, qui confère au ministre beaucoup de pouvoirs. J'aimerais savoir si vous pensez que ces pouvoirs sont suffisants pour régler les problèmes.

Madame Martin, vous avez dit que vous recherchez un renforcement des mécanismes de règlement des conflits, mais à l'article 107, le ministre dispose de beaucoup de pouvoirs pour mettre fin aux grèves à l'aide de divers mécanismes.

Ma question s'adresse à tous les témoins. J'aimerais savoir si vous croyez que ces dispositions fournissent un soutien et un pouvoir suffisants pour composer avec les perturbations de travail dans vos industries ou si vous aimeriez une modification de l'article 107. S'il reste du temps, je poserai une question au sujet de l'autre article, mais je vais m'arrêter là.

Kate Sauser, gestionnaire de politiques, Producteurs de grains du Canada : Merci de poser la question.

Il est important de reconnaître que, évidemment, il existe un article qui fournit un certain pouvoir pour faciliter la médiation dans le cas de ces perturbations du travail. Un bon exemple que nous pouvons examiner, surtout en tant que Canadiens, est la Railway Labor Act des États-Unis, qui constitue une référence utile puisque la législation du travail dans le secteur du transport y impose des mesures rigoureuses avant toute grève. Elle contient des lignes directrices complètes sur la façon d'entrer en médiation, la manière dont les procédures préalables aux grèves sont réalisées, puis sur les responsabilités consistant à écarter et à

What we are looking for especially is having that mediation resolution readily available, as it is imperative for all sectors here at the table today to have that act ready and able, so that we are able to look at something like that section and have an actual plan in place. It is knowing that there are going to be a lot of measures outlined for us to know that there will be something for us to act upon. This is so, if it ever does come down to another disruption — whether it be marine or rail — there will actually be power within the Canada Labour Code to have those pre-strike measures, mediation measures and then also the procedures that would have to be done in the Canada Labour Code.

Ms. Martin: I want to state a caveat for the Canadian Meat Council that we're not labour law experts, but insofar as what we observe and what our position is, our position — and our priority — is business continuity. What we have observed over the past while are multiple stoppages. We understand that the minister has powers to intervene, but, nevertheless, that intervention has come with work stoppages of some variety, which has led to a stoppage in the supply chain.

Our recommendation is specific but also fairly vague in that we'd like for the minister to have an enhanced tool box to intervene at an earlier date, to avoid that interruption to business continuity.

Mr. Prybylski: What has been estimated is that, for every day of labour disruption, it takes about six days for the supply chain to recover. So every time there is a work stoppage, for whatever reason, the recovery period is significant.

I would agree with my colleagues here that preventing those strikes or those labour disruptions in the first place is paramount to resolution.

Mr. Mallard: As I said earlier in my opening remarks, if we don't take care of our customers, someone else will, and that applies internationally. If we can't get goods to market, our minister doesn't have tools and the process isn't improved — there has to be some other way than strike action to solve this. We understand unions like to apply pressure — they have that option through collective bargaining — but, at the end of the day, there has to be a better way without stopping the flow of goods, because that affects much more than any particular collective bargaining unit.

éviter les perturbations, afin de préserver la continuité des chaînes d'approvisionnement critiques.

Ce que nous recherchons avant tout, c'est que cette résolution de médiation soit à portée de main, car il est impératif pour l'ensemble des secteurs représentés autour de la table aujourd'hui que cette loi soit prête et opérationnelle, afin que nous puissions examiner un article comme celui-ci et mettre en place un véritable plan. Le fait de savoir que de nombreuses mesures seront prévues nous assure qu'il y aura matière à agir. Ainsi, en cas de nouvelle perturbation — qu'elle soit maritime ou ferroviaire — le Code canadien du travail procurerait effectivement le pouvoir d'imposer des mesures préalables à toute grève, des mesures de médiation, ainsi que les procédures qui devraient être suivies en vertu du Code canadien du travail.

Mme Martin : Je fais une petite mise en garde à l'intention du Conseil des viandes du Canada : nous ne sommes pas des experts en droit du travail, mais en ce qui concerne nos observations et notre position, nous préconisons — et c'est notre priorité — la poursuite des activités. C'est ce que nous avons observé dans le passé lors des nombreuses interruptions. Nous comprenons que le ministre a le pouvoir d'intervenir, mais, néanmoins, cette intervention s'est assortie d'interruptions du travail d'une forme ou d'une autre, ce qui a entraîné un arrêt de la chaîne d'approvisionnement.

Notre recommandation est précise, mais aussi passablement vague, en ce sens que nous aimerais que le ministre possède une boîte à outils améliorée pour intervenir plus rapidement, afin d'éviter cette interruption de la poursuite des activités.

M. Prybylski : Selon les estimations, pour chaque journée de travail interrompu, il faut environ six jours à la chaîne d'approvisionnement pour se remettre. Cela signifie que, chaque fois qu'il y a une interruption du travail, pour quelque raison que ce soit, la période de récupération est longue.

Je suis d'accord avec mes collègues ici : il est essentiel de prévenir ces grèves ou ces perturbations du travail en premier lieu pour faciliter le règlement.

M. Mallard : Comme je l'ai dit plus tôt dans mes observations préliminaires, si nous ne nous occupons pas de nos clients, quelqu'un d'autre le fera, et cela s'applique à l'échelle internationale. Si nous ne pouvons pas acheminer les biens au marché, que notre ministre n'est pas outillé, et que le processus n'est pas amélioré — il doit y avoir une autre manière de régler cela sans avoir recours à la grève. Nous comprenons que les syndicats aiment faire pression — ils peuvent faire cela par le biais de négociations collectives —, mais, au bout du compte, il doit y avoir une meilleure façon de faire les choses sans avoir à stopper la circulation des biens, car cela a des conséquences sur bien plus que n'importe quelle unité de négociation collective spécifique.

It is a national problem, certainly in agriculture, as we feed Canada and the world. We're major exporters of so many commodities. Our goods have to move.

So the minister has to have enough tools in the tool box, first of all, to avoid the strike in the first place. Keep the pressure on the employer — I get that — but the bottom line is that we have to keep goods moving. If we don't, that has very significant implications upstream, right to the farm gate and all the suppliers to the farms. It creates an amazingly large problem, so we have to find a better way.

The Chair: It would appear that the world “proactive” could be tuned in or part of the response, and that may be an opportunity for you folks, as associations and individual members, to reinforce that proactiveness and tie that to culture, too, because you need a work culture that will work for both sides.

Senator Lewis: Thanks for your comments so far, and thanks for everything you do on behalf of Canadian agriculture.

We talk about agricultural commodities, but, at the end of the day, at the end of the supply chain, all your products end up on somebody's dinner table. It is so important to realize that, both domestically and internationally, when we talk about reputation — as Mr. Hepworth did on a trade mission — at the end of the day, we're talking about people's food, both in Canada and internationally. People don't like to go hungry, and it just shows how much time and effort we spend as a country trying to set up markets — again, both domestically and internationally — and the concept of labour peace doesn't exist right now when it comes to transportation. We're all talking about the next strike. When somebody goes on a trade mission, the first or second thing they talk about is labour peace, and there is no labour peace in the transportation industry right now.

I would like to hear your comments on that.

Mr. Hepworth: Yes, as you said, if reputation is not the first thing one of our customers talks about, it is the second. When they ask me what my country is doing to solve this problem, I don't have an answer. We have a work stoppage or strike 9 out of 10 times, and we need to find solutions to prevent that.

You mentioned being proactive, chair. I would add being preventative. We have to prevent this from happening again and again. The world has become very hand-to-mouth, so reliability is absolutely key. A lot of countries can't afford to buy a surplus;

Il s'agit d'un problème national, à coup sûr dans le domaine de l'agriculture, car nous nourrissons le Canada et le monde. Nous sommes de grands exportateurs d'un grand nombre de denrées. Nos biens doivent pouvoir circuler.

Le ministre doit donc être adéquatement outillé, afin d'éviter une grève dès le départ. Je comprends qu'il faut garder une certaine pression sur l'employeur, mais, au bout du compte, nous devons continuer à faire circuler les biens. Si nous ne le faisons pas, cela aura des conséquences considérables en aval, jusqu'aux fermiers eux-mêmes ainsi que sur tous les fournisseurs de la ferme. Cela cause un énorme problème, alors nous devons trouver une meilleure façon de faire les choses.

Le président : Il semblerait que le mot « proactivité » pourrait être incorporé à la réponse à cette question, et cela pourrait être une occasion pour vous, en tant qu'associations et à titre personnel, de renforcer cette proactivité et la lier à votre culture de travail également, car vous avez besoin d'une culture de travail qui fonctionne pour les deux parties.

Le sénateur Lewis : Je vous remercie de vos commentaires jusqu'ici, et je vous remercie de tout ce que vous faites au nom de l'agriculture canadienne.

Nous parlons de denrées agricoles, mais, en fin de compte au bout de la chaîne d'approvisionnement, tous vos produits finissent par se retrouver sur la table à manger de quelqu'un. Il est crucial de comprendre que, lorsque nous parlons de réputation, à l'échelle tant nationale qu'internationale, comme l'a fait M. Hepworth, lors d'une mission commerciale, au bout du compte, on parle de la nourriture des gens, à la fois au Canada et ailleurs. Les gens n'aiment pas avoir faim, et notre volonté à répondre à ce besoin s'illustre dans le temps que nous consacrons et les efforts que nous déployons en tant que pays pour trouver des marchés — encore une fois, à la fois à l'échelle nationale et internationale — et la notion de paix syndicale n'existe pas en ce moment, pour ce qui a trait aux transports. Nous parlons tous de la prochaine grève. Lorsque quelqu'un participe à une mission commerciale, la première ou la deuxième chose dont cette personne parle, c'est la paix syndicale, il n'y a pas de paix syndicale au sein du secteur des transports en ce moment.

Je souhaiterais entendre ce que vous avez à dire là-dessus.

M. Hepworth : Oui, comme vous l'avez dit, si la réputation n'est pas la première chose dont nos clients parlent, il s'agit de la deuxième. Lorsqu'ils me demandent ce que mon pays fait pour régler ce problème, je n'ai pas de réponse à leur donner. Neuf fois sur dix, nous arrivons à un arrêt de travail ou à une grève, et nous devons trouver des solutions pour empêcher cela.

Monsieur le président, vous avez mentionné l'importance d'être proactif. À mes yeux, il faut également prendre des mesures préventives. Nous devons faire en sorte que cela ne se reproduise pas encore et encore. Le monde fonctionne

they buy what they need when they need it, and we need to get it to them when they need it.

Ms. Sauser: Thank you for your comment. I agree that labour peace is essential, especially when it comes to transportation.

As grain farmers, we deal with a lot of uncertainty. There is uncertainty every day in operations, whether it be the weather, grain prices, what inputs we have or what crops we are going to plant that year.

So adding this additional uncertainty on top of the already existing ones is something that does come back to the farm gate and is detrimental to our decision-making. As Scott mentioned, there is the matter of our reliability as an international partner. You don't want to have those conversations when it comes to international trade missions and others noticing that Canada is being an unreliable trade partner. It is imperative for us to be a partner that people want to work with.

The Chair: Is there any other feedback?

Mr. Mallard: I would just say that we have a bit of a problem in Canada, and that is we tend to be reactive, certainly in government circles. We need a reputation of being proactive and heading things off before they happen. The issue is that, quite often, by the time we get around to reacting, the damage has already been done. It would be much better for Canada to have a reputation of being a proactive and dependable supplier by giving the minister and various folks the tools they need so they can be proactive.

They see it coming: We have processes, and the processes will not result in the cessation of movement of products in this country. The products have to continue to move. That just needs to be a given: The products are going to continue to move.

Find other ways to apply pressure to employers besides holding the entire country and the segments that supply goods around the world hostage. There has to be a better way.

Mr. Prybylski: In my opening comments, I mentioned that any disruption in the movement of grain affects the timing of my sales, so it certainly affects my ability to meet my financial obligations.

maintenant au jour le jour, alors la fiabilité est absolument essentielle. Beaucoup de pays ne peuvent pas se permettre d'acheter des surplus; ils achètent ce dont ils ont besoin lorsqu'ils en ont besoin, et nous devons pouvoir leur acheminer ces biens lorsqu'ils en ont besoin.

Mme Sauser : Merci de votre commentaire. Je suis également d'avis que la paix syndicale est essentielle, surtout lorsqu'il est question de transport.

En tant que producteurs de grains, nous faisons face à beaucoup d'incertitude. L'incertitude fait partie de notre quotidien, que ce soit par rapport à la météo, au prix des grains, aux intrants ou aux cultures que nous allons planter cette année.

Alors ajouter cette incertitude supplémentaire par-dessus toutes celles avec lesquelles nous composons déjà quotidiennement est quelque chose qui, effectivement, a des conséquences sur les fermiers et qui est nuisible à notre capacité de prendre des décisions. Comme M. Hepworth l'a mentionné, il y a la question de notre fiabilité en tant que partenaire international. Vous ne souhaitez pas avoir ce genre de discussions lors de missions commerciales internationales et que les autres remarquent que le Canada n'est pas un partenaire commercial fiable. Il est impératif que nous nous comportions comme un partenaire avec lequel les gens veulent collaborer.

Le président : Y a-t-il d'autres rétroactions?

M. Mallard : Je mentionnerais simplement que nous avons un problème au Canada; nous avons tendance à être réactifs, surtout au sein du gouvernement. Nous devons cultiver une réputation de proactivité, et empêcher ces choses de se produire avant même qu'elles ne surviennent. Le problème est que, très souvent, au moment où nous nous décidons à réagir, le mal a déjà été fait. Il serait beaucoup plus bénéfique pour le Canada qu'il ait la réputation d'être proactif et d'être un fournisseur fiable en donnant au ministre et à d'autres personnes les outils dont ils ont besoin afin d'être proactifs.

Ils voient ce qui s'en vient : nous avons des processus, et les processus ne résulteront pas en un arrêt de la circulation des produits au sein du Canada. Les produits doivent continuer à circuler. Cela doit aller de soi : les produits vont continuer à circuler.

Il faut trouver d'autres manières d'exercer des pressions sur les employeurs qui ne consistent pas à tenir en otage le pays entier et les secteurs qui fournissent des biens à travers le monde. Il doit y avoir une meilleure façon de faire les choses.

M. Prybylski : Dans mes observations préliminaires, j'ai mentionné que toute perturbation de la circulation des grains affecte le rythme de mes ventes, donc cela a certainement des répercussions sur ma capacité de respecter mes obligations financières.

It also affects the price. Whenever there is even the threat of a labour disruption, the price of the grain that's moving out is certainly affected, and that would have a direct relation to our reputation, as Senator Lewis pointed out. If grain companies know they're not able to sell that grain on a timely basis to their customers, that's reflected in the price we get at the farm gate.

Senator K. Wells: One of the recommendations in the Industrial Inquiry Commission on West Coast Ports Ready-Rogers report was the appointment of a special mediator during the process. The committee has heard, almost without exception, about the impacts and challenges that labour disputes — or even just the threat of labour disputes — cause with respect to your businesses.

This question is for whoever feels most capable of responding to it. Would looking at a similar special mediator role across supply chains instead of simply in the port sector be of benefit? In particular, I'm interested in getting visibility into the process. To the point about being proactive and getting ahead of these things, the special mediator proposed by Ready and Rogers in the report is intended to give the minister visibility around the negotiation process. One of the things that I've seen over many years is that there is a lack of visibility around that process from the get-go.

What would you think of having a special mediator in the process, maybe even from the beginning, for particular critical supply chain systems?

Ms. Martin: I have to repeat the caveat that we're not labour law experts; unfortunately, I don't think I have a good answer to that.

Mr. Mallard: I can speak to the fact that we have a unionized operation, and we have stakeholders who are very interested in knowing what is going on. They shouldn't be surprised if things aren't going well. If the process keeps senior government officials from understanding how bad this really is, it would make sense to me to have someone involved to report back on whether it is going well. That's a smart, practical idea.

Mr. Prybylski: There was talk of being proactive, so having that mediator in the negotiation process much earlier in that process makes a lot of sense, at least from our perspective, yes.

Ms. Sauser: It is important to also recognize that Canada Labour Code section 87.7 says grain transportation should obviously continue to operate during labour disruptions. That applies to the longshoremen's union and should be applied throughout the whole direct supply chain, as this would not only

Cela a également un impact sur le prix. Même lorsqu'il n'y a que la menace d'une perturbation syndicale, le prix des céréales exportées est certainement affecté, et cela a un effet direct sur notre réputation, comme le sénateur Lewis l'a souligné. Si les entreprises céréaliers savent qu'elles ne seront pas en mesure de vendre leurs grains en temps opportun à leurs clients, cela se reflète dans le prix que nous établirons à la ferme.

Le sénateur K. Wells : Une des recommandations faites dans le rapport Ready-Rogers de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest était la nomination d'un médiateur spécial pendant le processus. Le comité a entendu les témoins, presque sans exception, parler des répercussions et des défis engendrés par les conflits syndicaux — ou même par la menace de conflits syndicaux — au sein de vos entreprises.

Ma question s'adresse à la personne qui se sentira la plus en mesure d'y répondre. Est-ce que la nomination d'un médiateur spécial similaire dans toute la chaîne d'approvisionnement plutôt que juste au sein du secteur portuaire serait bénéfique? Plus spécifiquement, je suis intéressé à procurer davantage de visibilité au processus. Quant à la proactivité et à la prévention, le médiateur spécial proposé par Ready et Rogers dans leur rapport a pour objectif de donner davantage de visibilité au ministre quant au processus de négociation. Une des choses que j'ai observées au cours de bien des années était le manque de visibilité qui caractérise ce processus dès le départ.

Que pensez-vous de cette possibilité de nommer un médiateur spécial au sein de ce processus, peut-être même dès le départ, dans les systèmes de chaîne d'approvisionnement particulièrement critiques?

Mme Martin : Je dois réitérer mon avertissement : nous ne sommes pas des experts du droit syndical; malheureusement, je ne crois pas avoir une bonne réponse à votre question.

M. Mallard : Je peux affirmer que nous avons un personnel syndiqué et que nous avons des intervenants qui sont très intéressés à savoir ce qui se passe. Ils ne devraient pas être surpris si les choses ne vont pas bien. Si le processus empêche les hauts fonctionnaires de comprendre à quel point les choses vont mal, à mon sens, il serait bénéfique que quelqu'un s'occupe de faire des comptes rendus sur ce qui se passe. C'est une idée intelligente et pratique.

M. Prybylski : Nous avons parlé de proactivité, alors nommer un médiateur au sein du processus de négociation dès le départ a beaucoup de sens, selon nous, en tout cas, oui.

Mme Sauser : Il est également important de reconnaître que l'article 87.7 du Code canadien du travail établit que le transport de grains devrait évidemment continuer même en cas d'arrêt de travail. Cela s'applique aux syndicats des débardeurs et devrait également s'appliquer à l'ensemble de la

take care of certain workers at the ports but also ensure more certainty along the supply chains as well.

Senator K. Wells: I have a follow-up. Ms. Sauser, I want to make sure I understand this. You are suggesting that section 87.7 be expanded to include the entire supply chain, right? Okay. Thank you.

Senator Simons: Thank you very much to all the witnesses.

For the past three years, I have served as the deputy chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, and I am also an Albertan, so I'm keenly aware of the importance of effective supply chains for Western Canada's agricultural production, in particular.

I'm struck, though, by the fact that while we may want labour peace, you don't get labour peace without including labour. A lot of the discussions we've had seem to presuppose that labour is withdrawing its services for kicks rather than because they have legitimate grievances with their employers.

Mr. Prybylski, you said something in your opening comments about needing to look at the root causes behind why these strikes keep happening. I'm wondering if I could ask you to look at that from the perspective of labour for a moment. What would you like to find out about why these strikes keep happening from the point of view of angry workers?

Mr. Prybylski: I mentioned that there needs to be balance. We respect the rights of the workers, and labour is essential, right from my farm to the coast. Obviously, it's important. We hear on the news that there is the potential for these strikes, and we don't know the full story. Those are cases where a special mediator, as mentioned by Senator Wilson, could certainly shed light on those root causes. As a farmer, I don't know what those causes are, but it would certainly be helpful if we could understand the reasons for such stoppages and be proactive in finding solutions to prevent the strikes in the first place. That's taking into account the labour issues and the management, as well.

Senator Simons: As a consumer and citizen, I find strikes annoying — and, in some cases, catastrophic — but that is the point of them. I think somebody said that labour needs to find other ways to convince management to change what it's doing, but the fundamental right we give to unionized workers in this country is the right to withdraw their labour as a bargaining chip.

chaîne d'approvisionnement direct, puisque cela permettrait non seulement de s'occuper de certains travailleurs au port, mais également de procurer davantage de certitude au sein des chaînes d'approvisionnement.

Le sénateur K. Wells : J'ai une question de suivi. Madame Sauser, je veux m'assurer que je vous comprends bien. Vous suggérez que l'article 87.7 pourrait être élargi pour englober l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, c'est bien cela? D'accord. Merci.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup à tous les témoins.

Au cours des trois dernières années, j'ai siégé à titre de présidente du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, et je suis également Albertaine, alors je suis tout à fait consciente de l'importance des chaînes d'approvisionnement efficaces pour la production agricole de l'Ouest canadien plus spécifiquement.

Je suis étonnée, toutefois, par le fait que bien que nous souhaitions peut-être obtenir une paix syndicale, on ne peut pas arriver à cette paix syndicale en excluant les syndicats de l'équation. Beaucoup des discussions que nous avons semblent presupposer que les syndicats font des arrêts de travail par pur plaisir et non parce qu'ils ont des préoccupations légitimes envers leurs employeurs.

Monsieur Prybylski, vous avez dit quelque chose dans vos remarques préliminaires quant au besoin d'examiner les causes profondes de ces grèves récurrentes. Je me demande si je pourrais vous demander d'examiner cette question du point de vue des syndicats un moment. Que souhaiteriez-vous comprendre quant aux raisons pour lesquelles ces grèves continuent à survenir, du point de vue des travailleurs en colère?

M. Prybylski : J'ai mentionné qu'il devait y avoir un équilibre. Nous respectons les droits des travailleurs, et les syndicats sont essentiels, de ma ferme jusqu'à la côte. Bien sûr, ils sont importants. Nous entendons dans les médias qu'il y a une possibilité que ces grèves surviennent, mais nous ne savons pas toute l'histoire. Voilà des cas dans lesquels un médiateur spécial, comme l'a mentionné le sénateur Wilson, pourrait certainement nous éclairer quant à ces causes profondes. En tant que fermier, je ne sais pas quelles sont ces causes, mais il serait certainement bénéfique si nous pouvions comprendre les raisons qui motivent de tels arrêts de travail pour ainsi être proactifs dans la recherche de pistes de solutions afin de prévenir les grèves dès le départ. Cela suppose de prendre en considération les questions syndicales ainsi que les questions de gestion.

La sénatrice Simons : En tant que consommatrice et citoyenne, je trouve que les grèves sont ennuyeuses — et, dans certains cas, catastrophiques — mais c'est leur raison d'être. Je crois que quelqu'un a affirmé que les syndicats doivent trouver d'autres manières de convaincre la direction de changer leur façon de faire, mais le droit fondamental que nous accordons aux

I think it was Mr. Mallard who said that there should be another way of doing that. How do you suggest that labour make a point if we constrain its right to withdraw work?

Mr. Mallard: That's a good question. We could go in many different directions. Obviously, withdrawing work is the ultimate way. The employer could decide to lock them out, which also withdraws their opportunity to work.

It seems a very old-school way of doing things in today's world. I certainly understand that it's the ultimate tool to shut down the business, but shutting down the business has repercussions far beyond the local workers who are affected. I don't know what the proper way would be, but I would say to look at what really hurts businesses. Obviously, the financial penalties that come with losing their workforce are very real.

I don't want to sit here and suggest a number of options. I wouldn't suggest that I've given it enough thought to give you a hard answer on that, but the net effect of withdrawing your workforce is that the business shuts down and all the suppliers of that business don't get their opportunity to do so.

Senator Simons: The problem is that you don't have other options. There are two railways. We heard from the short track folks last week, but there are two main line contemporaries. It strikes me that the problem here isn't merely labour unrest in those unions; it's the fact that you don't have other alternatives and the companies have the whip hand in both cases: The companies are responsible for providing you service, but if the company is not behaving properly, you have no way of finding an alternative. Maybe the meat folks can truck stuff to the United States, but you can't send pork to Asia any other way than the ones you have.

This is not directed to you, but to the committee, but it seems to me that we are not really looking at the big structural problem, which is lack of competition in the transportation industry.

Senator Quinn: Thank you to the witnesses for being here. There have been really interesting observations and great questions.

I want to come back to what Senator Duncan touched upon. To preface it, I think one of our witnesses said that times are different or times are changing. We are in an economy where we have a government that's making serious investments to ensure

travailleurs syndiqués dans notre pays est le droit d'arrêter de travailler afin d'exercer des pressions à des fins de négociation. Je crois que c'est M. Mallard qui a dit qu'il devrait y avoir une autre manière de faire les choses. Comment suggérez-vous que le syndicat exerce des pressions si nous restreignons son droit de faire la grève?

M. Mallard : Voilà une excellente question. Nous pourrions y répondre de plusieurs façons différentes. De toute évidence, la solution ultime, c'est de les empêcher de travailler. L'employeur pourrait décider de les mettre en lock-out, ce qui, par la même occasion, les empêcherait de travailler.

À l'heure actuelle, cette méthode semble désuète. Évidemment, je comprends que le recours final, c'est de fermer l'entreprise, mais cela engendre des conséquences qui touchent bien plus que les seuls travailleurs locaux. J'ignore la solution appropriée, mais je dirais qu'il faut penser à ce qui fait vraiment mal aux entreprises. De toute évidence, les sanctions financières associées à leur perte de main-d'œuvre sont très réelles.

Je ne veux pas rester assis ici, et suggérer un certain nombre d'options. Je ne dirais pas que j'ai suffisamment réfléchi pour vous donner une réponse concrète à ce problème, mais le fait de retirer votre main-d'œuvre a pour conséquence finale de faire fermer les entreprises, et tous les fournisseurs de cette entreprise perdront l'occasion de fournir leurs services.

La sénatrice Simons : Le souci, c'est que vous n'avez pas d'autres options. Il y a deux chemins de fer. La semaine dernière, nous avons fait venir les représentants des chemins de fer d'intérêt local, mais il y a deux principaux chemins de fer contemporains. Je réalise que le problème ici, ce n'est pas tant l'agitation ouvrière dans les syndicats; que le fait que vous ne disposez pas d'autres solutions de rechange, et que ce sont les entreprises qui ont le gros bout du bâton dans les deux cas : elles ont la responsabilité de vous fournir un service, mais si elles ne respectent pas les règles, vous ne disposez pas de solutions de rechange. Peut-être que les éleveurs peuvent envoyer leurs produits aux États-Unis par camion, mais pour envoyer du porc en Asie, vous n'avez pas d'autres options que celles dont vous disposez actuellement.

Ce n'est pas à vous que je m'adresse, mais plutôt au comité, et, selon moi, nous n'abordons pas vraiment le grand problème structurel, c'est-à-dire, le manque de concurrence dans l'industrie du transport.

Le sénateur Quinn : Merci aux témoins de leur présence. Les observations jusqu'à présent ont été très intéressantes, et les questions ont été excellentes.

J'aimerais revenir à ce que la sénatrice Duncan a brièvement évoqué. Avant cela, je pense que l'un de nos témoins a mentionné que les époques sont différentes, ou que les temps changent. Nous sommes dans une économie où notre

that we're in a better competitive position, globally. That means that we perhaps have to look at traditional things differently.

Coming back to the idea of a mediator, we had a question last week about collective bargaining. I think collective bargaining is an essential right, but how do we know that it is being done in good faith? Somebody in the room can help determine whether they are good-faith negotiations. If they're not, is there something that can be done sooner, before a strike situation? Is there some mechanism around that type of a thing? Because after all, at the end of the day, it is all about the economy in this day and age. I might ask Mr. Mallard.

Mr. Mallard: I would suggest that binding arbitration gets the deal done. You sit down, and both parties are obligated to accept the outcome. That way the strike doesn't happen and negotiations are done. Hopefully, people agree on the arbitrator — or arbitrators — and come up with a fair and balanced solution that meets the needs of the company and addresses the concerns of the workers. Binding arbitration is a way of moving forward without the strike option crippling the business and possibly a large section of the economy.

Mr. Prybylski: I guess from the CFA's perspective, we would like to see the government look at all options. The way things have always been done isn't necessarily the way they should be done in the future. So things are different, and the Industrial Inquiry Commission on West Coast Ports made some significant recommendations that we felt were good and should be explored. Again, look at all the options out there.

Senator Quinn: Unless somebody else has a comment, I'll move on to a second question.

Ms. Sauser: It is also essential to remember that the livelihoods of Canadian grain farmers and meat producers depend on the lifelines of supply chains. Having those provisions and pre-mediation measures in place, echoing those recommendations from the report, would be essential to ensuring these livelihoods are protected from labour disruption.

Senator Quinn: And thank you for your observation on section 87.7, because when you have grain at a port — it's at the port. The rest of it is back in the supply chain somewhere.

gouvernement réalise d'importants investissements pour garantir que nous nous retrouvions dans une meilleure position concurrentielle, à l'échelle mondiale. Cela signifie qu'il faut peut-être que nous regardions les méthodes traditionnelles d'un œil différent.

Pour revenir à l'idée d'un médiateur, la semaine dernière, une question a été posée concernant la négociation collective. Je pense que la négociation collective est un droit essentiel; cela dit, comment pouvons-nous être certains qu'elle est faite en toute bonne foi? Quelqu'un dans la pièce peut aider à déterminer si ces négociations sont faites en toute bonne foi. Dans le cas contraire, y a-t-il quelque chose que nous puissions faire en amont, pour éviter une grève? Existe-t-il un mécanisme pour éviter ce genre de choses? Parce qu'en fin de compte, tout tourne autour de l'économie, de nos jours. Je pose la question à M. Mallard.

M. Mallard : Je dirais que l'arbitrage contraignant réglerait le problème. Vous vous réunissez, et les deux parties sont obligées d'accepter la solution. De cette façon, on évite la grève, et des négociations ont lieu. Si tout va bien, les gens se mettent d'accord pour désigner l'arbitre — ou, les arbitres — et parviennent à une solution équitable et équilibrée, qui répond aux besoins de l'entreprise et aux préoccupations des travailleurs. L'arbitrage contraignant est une solution qui nous permet d'avancer et d'éviter que les grèves ne paralysent les entreprises, et potentiellement, une grande partie de l'économie.

M. Prybylski : J'imagine que du point de vue de la Fédération canadienne de l'agriculture, ou la FCA, nous aimerais que le gouvernement envisage toutes les options. Les méthodes anciennes ne sont pas toujours celles que nous devrions appliquer à l'avenir. Donc, les choses sont différentes, et la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest a émis des recommandations importantes, qui nous ont paru excellentes, et qui devraient être explorées. Encore une fois, regardez toutes les options disponibles.

Le sénateur Quinn : À moins que quelqu'un d'autre ne veuille dire quelque chose, je vais poser une deuxième question.

Mme Sauser : Il est également essentiel de se rappeler que le gagne-pain des producteurs de grains et des producteurs de viandes canadiens dépend des réseaux des chaînes d'approvisionnement. Le fait de mettre en place ces dispositions et ces mesures de médiation préalables, si on suit les recommandations du rapport, serait essentiel pour veiller à ce que les interruptions de travail n'affectent pas les moyens de subsistance de ces personnes.

Le sénateur Quinn : Et merci de votre observation concernant l'article 87.7, car lorsque vous avez des grains dans un port — ils sont au port. Le reste des grains se trouve quelque part dans la chaîne d'approvisionnement.

I want to talk a little bit about section 87.4 and immediate and serious dangers to the safety or health of the public. If we're dealing with a different economic time and looking at trade diversification, building the economy and trying to recover from what we're being besieged by now, should we have an addition to the clause that says something about safety, health or ensuring the security of our economy for the public and for Canada? Should there be a clause there that allows the CRB to have a broader interpretation of what situation would allow for them to say when we move forward due to immediate danger? I don't even know that it has to be immediate. What do you think of broadening that definition a little?

Ms. Martin: What comes to mind from one of our recommendations is the concept of national-level consequences. With respect to Senator Simons's point around the unique reality that we're faced with, these rights are long-standing in Canadian society, but the difference that I think we're talking about today is that, yes, there are no other options. A collective bargaining agreement and the collapse of the process around it has national-level consequences, and we don't have other avenues to get our product to market. As my colleague said, the effects or impacts are much broader than just between two negotiating parties. For your consideration, I submit the term "national-level consequences."

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: I would like to address Ms. Sauser's comments regarding the potential essential service designation for grain transportation.

I would like you to elaborate on how you see things. Basically, grain must be the most important commodity transported. This would make the strike 75% less effective. I don't know how much meat is transported by train. Obviously, grain must be the main commodity. Couldn't grain movement be considered an essential service from the start of the chain, meaning on trains, through to the ports, because the ports already have measures in place?

[English]

Ms. Sauser: Yes, absolutely. Thank you so much for your question. I think it is important to recognize that grain is already recognized as an essential good at ports — but again, only at ports — through that Labour Code, section 87.7. Grain is very prone to spoilage, making it that essential good, and it therefore must move across the supply chain efficiently. As was brought up earlier, even though it's at the port and it's moved as an essential good there, it is still prone to spoilage damage throughout the rest of the supply chain. So I think it is great to

J'aimerais parler un tout petit peu de l'article 87.4, et des risques sérieux et immédiats pour la sécurité ou la santé du public. Si nous nous retrouvions à une époque différente sur le plan économique et que nous nous intéressions à la diversification commerciale, et que nous voulions renforcer l'économie et tenter de nous remettre de la situation actuelle, devrions-nous ajouter un élément par rapport à la sécurité, la santé ou un élément garantissant la sécurité de notre économie pour le public et pour le Canada? Est-ce qu'il devrait y avoir une disposition permettant au CRI, le Conseil des relations industrielles, d'avoir une interprétation élargie du type de situation qui l'autorisera à nous dire d'aller de l'avant, en cas de danger immédiat? Je ne sais même pas si le danger doit être immédiat. Que pensez-vous d'élargir un peu cette définition?

Mme Martin : L'une des recommandations qui me viennent à l'esprit, c'est le concept des conséquences à l'échelle nationale. Pour reprendre l'argument de la sénatrice Simons ayant trait à la réalité unique à laquelle nous sommes confrontés, ces droits existent depuis longtemps dans la société canadienne, mais je pense que la différence dont on parle aujourd'hui, c'est que, effectivement, il n'y a pas d'autres options. L'échec du processus entourant la négociation de conventions collectives a des conséquences à l'échelle nationale, et nous n'avons pas d'autres moyens de mettre nos produits sur le marché. Comme ma collègue l'a évoqué, les effets ou les conséquences ne touchent pas uniquement deux parties qui négocient. Pour votre examen, je proposerais le terme « conséquences à l'échelle nationale ».

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : J'aimerais revenir sur ce que Mme Sauser a dit sur la question du service essentiel que l'on pourrait imposer pour le transport des grains.

J'aimerais que vous m'expliquiez un peu plus longuement comment vous voyez les choses. Essentiellement, le grain doit être la commodité la plus importante qui est transportée. Cela diminuerait l'efficacité de la grève de 75 %. Je ne sais pas quelle quantité de viande est transportée par train. Il est certain que le grain doit être la marchandise principale. N'est-il pas plausible de penser qu'on pourrait avoir un service essentiel du grain du début de la chaîne, c'est-à-dire dans les trains, jusque dans les ports, parce qu'il y a déjà des mesures dans les ports?

[Traduction]

Mme Sauser : Oui, absolument. Merci beaucoup d'avoir posé la question. Je pense qu'il est important de reconnaître que les grains sont déjà reconnus comme étant un bien essentiel dans les ports — mais encore une fois, uniquement dans les ports — en vertu de l'article 87.7 du Code du travail. Les grains sont très susceptibles de se détériorer, ce qui en fait un bien essentiel, et de ce fait, leur cheminement dans la chaîne d'approvisionnement doit être efficace. Comme nous l'avons mentionné plus tôt, même si les grains se trouvent dans le port, et qu'ils sont

bring up that it is not only the port that needs to be recognized as an essential service, but rather that whole supply chain.

Senator Miville-Dechêne: But how much of a percentage is transport of grain as opposed to transport in general on trains? I'm trying to get an idea of how big of a commodity it is as opposed to the rest?

Ms. Sauser: Of all our grain, 70% is moved through ports, and most of it is moved through rail. It goes from the field to the tractor, and then the grain cart, and then the truck, and then the elevator. From there, it is on the rail for transport to the port. A lot of it does move through the port, about 70%, and the rest of our grain, especially in Western Canada, is moved by rail. It is quite a drastic number.

Senator Miville-Dechêne: Why do you feel this possible solution doesn't seem very popular? You didn't talk about it right at the start. What's the problem with it?

Ms. Sauser: The gist of it is that we need to ensure that supply chain is going to be strong throughout. And I think my chair, Scott Hepworth, made the point that we don't just rely on ports or rail exclusively, but rather the system as a whole. I know we talked about the system being the rail, then to the port. It maybe was not explicitly mentioned in our opening remarks that it is essential for the full supply chain to be recognized as an essential service, especially for grain, but it is essential, since grain does spoil no matter where it is in the supply chain.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: Would you like to add anything?

Ms. Martin: Thank you for your question, Senator Miville-Dechêne.

[English]

My recollection is that we moved away from the recommendation of essential services a few years ago, so I am harkening back. But to Kate's point, because it's a whole system, we didn't feel it would be politically palatable to put a suggestion forward regarding essential services for the entirety

considérés comme un bien essentiel pendant leur transport, ils sont néanmoins susceptibles de subir une détérioration au cours des étapes ultérieures de la chaîne d'approvisionnement. Je pense donc qu'il est opportun de mentionner que c'est l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement qui doit être reconnue comme un service essentiel, et non uniquement le port.

La sénatrice Miville-Dechêne : Mais quel pourcentage le transport des grains représente-t-il par rapport à celui du transport des marchandises en général dans le secteur ferroviaire? J'essaie d'avoir une idée de l'importance du produit comparativement aux autres marchandises.

Mme Sauser : Parmi la totalité de nos grains, 70 % sont transportés par voie maritime, et la plupart sont transportés par voie ferroviaire. Les grains vont des champs au tracteur, puis dans le chariot à grains, et ensuite, dans le camion avant d'être placés dans le silo à grains. À partir de là, ils sont placés dans le train pour être transportés jusqu'au port. Une grande partie de nos grains transitent par le port, soit environ 70 %, et le reste, surtout dans l'Ouest du Canada, est acheminé par rail. C'est une proportion considérable.

La sénatrice Miville-Dechêne : Pourquoi pensez-vous que cette solution potentielle n'est pas très populaire? Vous ne l'avez pas mentionnée dès le départ. Quel est le problème avec cette solution?

Mme Sauser : Essentiellement, nous devons garantir que la chaîne d'approvisionnement, à toutes ces étapes, sera solide. D'ailleurs, je pense que le président de notre fédération, Scott Hepworth, a mentionné que nous dépendons non pas exclusivement des ports ou des chemins de fer, mais plutôt de l'intégralité du système. Je sais que nous avons parlé du fait que dans le système, les grains passent des chemins de fer au port. Peut-être que nous n'avons pas explicitement mentionné dans nos observations liminaires qu'il est essentiel que l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement soit reconnue comme un service essentiel, surtout lorsqu'il est question de grains, mais c'est capital, étant donné que les grains se détériorent peu importe l'étape de la chaîne d'approvisionnement.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Aimeriez-vous ajouter quelque chose?

Mme Martin : Merci pour votre question, sénatrice.

[Traduction]

Je me souviens que nous avions rejeté la recommandation consistant à reconnaître l'intégralité de la chaîne d'approvisionnement comme un service essentiel il y a quelques années, donc je vais y revenir. Mais, pour en revenir à l'argument de Mme Sauser, puisqu'il s'agit de l'intégralité d'un

of the system because, really, if you are to just put a box around port services as being essential services, there would still be domino effects up and down the supply chain if all the other pieces weren't moving.

That's my recollection of why we moved away from that as a recommendation and I didn't include it in the comments.

Mr. Mallard: I want to mention that if you ask any of our members, they'll tell you that it's an essential service. I know that we may not find it politically correct to talk about it as an essential service, but that is what it is.

We have one modest-sized pork processor here in the province of Ontario that exports 25% of its product by train to Vancouver and then by ship to Japan and China and other ways. That pork is shipped fresh. It's obviously on the clock from the moment we put it in a box and a bag. It has to get there in a timely manner. If, by chance, that pork isn't moving and we can't process hogs at that one plant, 10,000 hogs a week back up into the marketplace in that one plant because they outgrow their ideal market weight within two weeks. So in order to keep this moving, it is a very essential service, and the bottom line is that our transportation network has to keep us competitive with other countries around the world that also produce these same products. The amount of money it costs to move product by multiple methods just to get it to market is substantial. To truck products to Vancouver is not even viable. Rail is the most cost-effective way to move them to port.

When you're in Ontario, you're not shipping out of any container port on the Great Lakes. You're trying to expedite that product as quickly as you can. Fresh container shipments by rail have been growing considerably over the last number of years.

So it is essential that this continues to happen for our members whose products are destined for export markets — and even domestic markets in some cases these days, because some are moving by rail inside Canada, too.

[Translation]

Senator Aucoin: I want to thank the guests.

système, nous pensions qu'il n'était pas politiquement acceptable de suggérer que l'intégralité du système soit reconnue comme un service essentiel, car, en fait, si vous reconnaissiez que seuls les ports étaient un service essentiel, il y aurait toujours des réactions en chaîne en amont et en aval de la chaîne d'approvisionnement, si tous les autres composants du système n'étaient pas également reconnus comme tels.

C'est, d'après mes souvenirs, la raison pour laquelle nous avions laissé tomber cette recommandation, et je ne l'ai pas incluse dans les commentaires.

M. Mallard : Je tiens à mentionner que si vous demandiez à n'importe lequel de nos membres, il vous dirait qu'il s'agit d'un service essentiel. Je sais qu'il n'est sans doute pas politiquement correct de dire qu'il s'agit d'un service essentiel, mais les choses sont ce qu'elles sont.

Nous disposons d'un transformateur de porcs de taille modeste ici, dans la province de l'Ontario, qui exporte 25 % de ses produits par train vers Vancouver, puis par bateau vers le Japon, la Chine, et d'autres destinations. Cette viande de porc est expédiée fraîche. Évidemment, le délai commence à courir à partir du moment où la viande est placée dans une boîte et dans un sac. Elle doit arriver à destination dans les délais voulus. Si, par hasard, le porc n'est pas transporté, et que l'usine en question ne peut pas transformer de porcs, ce sont 10 000 porcs par semaine qui se retrouvent à nouveau dans le marché, pour cette seule usine, car ils auront dépassé leur poids de marché idéal en deux semaines. Donc, pour que les choses bougent, il importe de reconnaître qu'il s'agit d'un service très essentiel, et ce qu'il faut retenir, c'est que notre réseau de transport doit nous permettre de demeurer compétitifs avec les autres pays producteurs des mêmes denrées. Il coûte extrêmement cher de faire transiter un produit par de multiples moyens de transport jusqu'au marché. Le transport par camion de produits jusqu'à Vancouver n'est même pas viable. Le rail est le moyen le plus rentable de les transporter jusqu'au port.

En Ontario, vous n'allez pas envoyer les marchandises par l'un des ports à conteneurs situés sur les Grands Lacs. Vous essayez d'envoyer vos produits le plus rapidement possible. L'envoi de conteneurs réfrigérés par voie ferroviaire se fait de plus en plus ces dernières années.

Il est donc essentiel de poursuivre sur cette lancée afin que nos membres dont les produits sont destinés aux marchés d'exportation puissent en tirer parti — à vrai dire, de nos jours, cela concerne même les marchés locaux dans certains cas, car certains produits sont également transportés à l'intérieur du pays par voie ferroviaire.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Merci aux invités.

I'll follow up on what Senator Miville-Dechêne said. However, I've reached the point where I don't know what question to ask. Shouldn't service by rail or through ports be designated as an essential service in general, to avoid any interruptions? I would like to hear your thoughts on this matter. This has all kinds of implications, particularly in terms of collective bargaining. Should we consider this point of view?

I gather that you're saying that meat and grain constitute essential commodities. Others have said the same thing about their commodities. Labour relations don't seem to be improving. There are regular strikes. There have been many in recent years. Should we then designate or recommend designating rail and marine transportation as essential services?

Ms. Martin: Thank you again for the question, Senator Aucoin.

[English]

There is another reason, and I would like the opportunity to follow up by way of writing to refresh my memory on that point.

Back when we looked at this in 2023, when it was critical for us — we have a lot of exports to the Asian market — we reviewed essential services. I don't disagree with my chair that, for our members as a whole, we consider these services essential, but bulk grains have an essential service designation, and it doesn't work entirely well for them. There is a reason for that, but I would like to follow up by way of writing and ensure that I'm not misleading the committee.

[Translation]

Senator Aucoin: Would any other witnesses like to chime in?

[English]

Mr. Prybylski: The CFA has been in favour of agricultural products being designated as essential services, recognizing the unlikelihood of that happening with the current definition of "essential services" in that the word "immediate" rules out agriculture products. If the word "immediate" were removed from it to recognize that the supply chain is essential, that would give a lot more latitude to make recommendations or determinations that food security is also a very important aspect to be considered when looking at the movement of agriculture products.

Senator Loffreda: Thank you to our panellists. I'm here as a replacement this morning, but it is an interesting committee. I am glad to have your expertise.

Je vais continuer sur ce qu'a dit la sénatrice Miville-Dechêne. Toutefois, j'en suis au point où je ne sais plus quelle question poser. Ne devrait-on pas déclarer le service par rail ou transitant par les ports comme étant un service essentiel en général, afin que ce service ne puisse pas être interrompu? J'aimerais vous entendre là-dessus. Cela implique toutes sortes de choses, notamment sur le plan des négociations collectives. Devrait-on considérer ce point de vue?

Si je comprends bien, vous nous dites que la viande et le grain sont des denrées essentielles. D'autres nous ont dit la même chose pour leurs denrées. Les relations de travail ne semblent pas s'améliorer. Il y a régulièrement des grèves. Il y en a eu beaucoup ces dernières années. Devrait-on enfin déclarer ou recommander de déclarer les transports ferroviaire et maritime comme étant des services essentiels?

Mme Martin : Merci encore pour la question, sénateur.

[Traduction]

Il y a une autre raison, et j'aimerais avoir l'occasion de faire un suivi par écrit afin de me rafraîchir la mémoire à ce sujet.

En 2023, lorsque nous nous sommes penchés sur la question, laquelle était critique à l'époque — nous exportons énormément sur le marché asiatique — nous avions examiné les services essentiels. Ce n'est pas que je ne partage pas l'avis du président de la fédération selon lequel, pour l'ensemble de nos membres, nous considérons ces services comme étant essentiels, mais les grains en vrac sont désignés comme étant un service essentiel, mais cela n'a pas l'air de vraiment jouer en leur faveur. Il y a une raison qui explique cela, mais j'aimerais faire un suivi par écrit et m'assurer que je n'induis pas le comité en erreur.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Y a-t-il un autre témoin qui veut intervenir?

[Traduction]

M. Prybylski : La Fédération canadienne de l'agriculture a toujours été favorable à ce que les produits agricoles soient désignés comme des services essentiels, sachant que cela est peu probable, compte tenu de la définition actuelle de « services essentiels », dans la mesure où le mot « imminent » exclut les produits agricoles. Si l'on supprime le mot « imminent » pour reconnaître que la chaîne d'approvisionnement est essentielle, cela donnerait beaucoup plus de latitude au moment de formuler des recommandations ou de décider que la sécurité alimentaire est également un aspect très important à prendre en considération quand on examine le transport des produits agricoles.

Le sénateur Loffreda : Je remercie les témoins. Je suis ici ce matin à titre de suppléant, mais c'est un comité intéressant. Je suis heureux de pouvoir profiter de votre expertise.

My first question is this: Would better solutions be statutory or collaborative? In other words, could farmers and unions agree in advance on a plan to keep feed, fuel and other essential farm supplies moving during a strike, or do we need to change the law and legislate to make that happen?

Second, how crucial is the predictability in the supply chain? What hurts more, the uncertainty or the actual strike? In business, we all want predictability. When we hear for months and months that a strike may happen, how does that affect you? Maybe put some concrete examples on the record.

Mr. Hepworth: First, part of the bigger problem is the lack of transparency. To your question of what's worse, the uncertainty or the strike, they're equally damaging. If we had more transparency around the root cause of the problem, we would come up with a better solution. It's never been clear to me in recent years as a farmer what the problem is, and we never learn in the end after it has been resolved.

We are a captive market: My grain can't go down the river to Vancouver; it has to go by train. That is the root problem, but we need to find a solution to prevent stoppages because the frequency is just too often.

There does seem to be an appetite right now in this country to improve our productivity. Let's start with rail.

As a farmer, I can't answer your question as far as which is worse. They're both very damaging.

Ms. Sauser: Thank you so much for your question. It's essential for him to say that it's very challenging. It's very ambiguous, the answer to what is worse, the uncertainty or the strike itself.

But I want to circle back to what you said about a more collaborative approach. I feel that having that consultation with industry, whether it be the grain sector or the meat sector, would be absolutely essential to figuring out solutions going forward, especially in this very reactive time we're pressed against. I feel like having that real consultation with industry and the members involved in these labour disruptions and strikes to find options for moving grain and moving our services during these times would be helpful.

Mr. Mallard: I want mention that we recently, in the past 18 months, started to ship product to Japan on a frozen basis. It goes to Halifax, and it takes 50 to 60 days to end up in Osaka or whatever port of entry it arrives at. That's a problem. People are

Voici ma première question : les meilleures solutions seraient-elles réglementaires ou collaboratives? Autrement dit, les agriculteurs et les syndicats pourraient-ils convenir à l'avance d'un plan visant à assurer l'approvisionnement en aliments pour animaux, en carburant et autres fournitures agricoles essentielles pendant une grève, ou faut-il changer la loi et légiférer pour y parvenir?

Ensuite, à quel point la prévisibilité est-elle essentielle pour la chaîne d'approvisionnement? Qu'est-ce qui nuit le plus, l'incertitude ou la grève elle-même? En affaires, tout le monde veut de la prévisibilité. Quand on entend dire depuis des mois et des mois qu'une grève pourrait être enclenchée, de quelle manière cela vous touche-t-il? Vous pourriez peut-être nous donner quelques exemples concrets aux fins du compte rendu?

M. Hepworth : D'abord, le manque de transparence est une partie du problème général. Pour répondre à votre question sur ce qui est le pire, l'incertitude ou la grève, elles sont tout aussi nuisibles l'une que l'autre. S'il y avait davantage de transparence quant à la cause profonde du problème, on trouverait une meilleure solution. En tant qu'agriculteur, je n'ai jamais bien compris quel était le problème, ces dernières années, et on ne le sait jamais, à la fin, une fois que tout est réglé.

Nous sommes un marché captif : les grains que je produis ne peuvent pas être transportés par voie fluviale jusqu'à Vancouver; ils doivent être acheminés par train. C'est la source du problème, mais nous devons trouver une solution pour prévenir les arrêts de travail, parce qu'elles sont par trop fréquentes.

Il semble y avoir aujourd'hui au Canada une envie d'améliorer la productivité. Commençons par le secteur ferroviaire.

En tant qu'agriculteur, je ne peux pas répondre à votre question quant à savoir laquelle est la pire. Elles sont toutes deux nuisibles.

Mme Sauser : Merci beaucoup de votre question. Il est essentiel qu'il vous dise que c'est très difficile. C'est très équivoque, ce qui est le pire, l'incertitude ou la grève elle-même.

Mais j'aimerais revenir à ce que vous avez dit concernant une approche plus collaborative. Je pense qu'il serait absolument essentiel d'avoir une consultation avec l'industrie, que ce soit le secteur du grain ou celui des viandes, pour trouver des solutions à l'avenir, surtout en cette période très délicate où nous sommes sous pression. Je pense que ce serait utile de tenir de véritables consultations avec l'industrie et les membres impliqués dans ces conflits de travail et ces grèves pour trouver des solutions afin de transporter le grain et d'assurer nos services pendant ce temps.

M. Mallard : J'aimerais mentionner que, récemment, au cours des 18 derniers mois, nous avons commencé à expédier des produits surgelés au Japon. Ils vont à Halifax, et il faut de 50 à 60 jours pour qu'ils arrivent à Osaka ou à une autre porte

looking down the road for dependable resources. The thought of a strike or port interruption would be enough to discourage potential buyers or existing customers to buy from us if there were a thought that the product they were buying may not come in.

People are well informed. It is both a big world and a small world. The bottom line is that information travels fast, and bad news travels faster. If there is a possibility of any kind of a strike that would keep product from moving, our customers around the world are going to know about that, and they're going to make decisions to buy elsewhere. That's what we see and what we're scared of. The people I talk to overseas ask us if there is any possibility that the product will not arrive or get stopped along the way.

The threat is definitely an issue, and news definitely gets out there in a hurry.

Senator Robinson: If there is not time to answer my question, I would ask for people to respond in writing.

The Chair: You have time.

Senator Robinson: Okay. Thank you.

We heard that you are not labour law experts, but you are food production and processing experts. You have all done the work to ensure we have high-quality products to go to market with. Mr. Prybylski, you spoke about how you need to manage the cash flow to pay \$8.2 million of costs on your farm to get your crop into the ground, to tend to it, to harvest it and store it. Your comments that it takes six days to recover from one day of work stoppage, and hearing from Mr. Mallard there is not storage in the Canadian system to hold weeks of production, which means that it has to go to market — when I hear that, I think about a farrowing sow with a gestation period of 114 days. I think of animal health, as well as the stresses placed on producers having to manage the unknown as to how long the stoppage will last. They need to be ready to get back into production to meet those markets. I think of beef and how, right now, we're seeing some of the strongest pricing in history. With beef, I think of my home province — our home province, Mr. Mallard — and how our soil health would benefit from the addition of manure, yet beef herd numbers are alarmingly low.

Yes, everything does go back to the Agriculture and Forestry Committee report on soil health, Senator Simons.

During recent work stoppages, we heard about the need to place priority on feed, seed and fertilizer getting to their destinations in time, whether that be to heat a chicken barn or put crops in the ground to enable quality and quantity at harvest.

d'entrée. C'est un problème. Les gens cherchent des ressources fiables. L'idée d'une grève ou d'une interruption des services portuaires suffirait à dissuader les acheteurs potentiels ou les clients actuels d'acheter chez nous s'ils se disaient que le produit qu'ils achètent pourrait ne pas être livré.

Les gens sont bien informés. Le monde est à la fois grand et petit. En résumé, les nouvelles vont vite, et les mauvaises nouvelles, encore plus vite. S'il y avait une possibilité de grève qui empêcherait le transport des produits, nos clients du monde entier le sauraient, et ils décideraient d'acheter ailleurs. C'est ce que nous constatons et ce que nous craignons. Les personnes à qui je parle à l'étranger nous demandent s'il est possible que le produit n'arrive pas ou s'il sera bloqué en cours de route.

La menace est absolument un problème, et les nouvelles vont très vite.

La sénatrice Robinson : Si les témoins n'ont pas le temps de répondre à ma question, je leur demanderai de répondre par écrit.

Le président : Vous avez le temps.

La sénatrice Robinson : D'accord. Merci.

Nous savons que vous n'êtes pas des spécialistes du droit du travail, mais vous êtes des experts en production alimentaire et en transformation des aliments. Vous avez tous travaillé dur pour nous permettre de mettre sur le marché des produits de grande qualité. Monsieur Prybylski, vous avez expliqué comment vous deviez gérer les flux de trésorerie pour payer des coûts s'élevant à 8,2 millions de dollars, sur votre ferme, pour semer, cultiver, récolter et stocker vos cultures. D'après vos observations, il faut six jours pour rattraper un jour d'arrêt de travail, et, selon M. Mallard, le système canadien ne dispose pas d'une capacité de stockage suffisante pour stocker plusieurs semaines de production, ce qui signifie que les produits doivent être mis sur le marché... quand j'entends cela, je pense à une truite qui met bas après une gestation de 114 jours. Je pense à la santé des animaux et au stress que subissent les producteurs qui doivent gérer l'incertitude quant à la durée de l'arrêt. Ils doivent être prêts à reprendre la production pour répondre aux besoins des marchés. Je pense au bœuf et au fait que, actuellement, nous assistons à l'une des plus fortes hausses des prix de l'histoire. En ce qui concerne le bœuf, je pense à ma province — notre province, monsieur Mallard — et au fait qu'un apport en fumier serait bénéfique pour la santé de nos sols, mais je sais que le nombre de troupeaux de bovins est extrêmement faible.

Oui, tout revient au rapport du Comité de l'agriculture et des forêts sur la santé des sols, sénatrice Simons.

Pendant les récents arrêts de travail, nous avons entendu parler de la nécessité de voir en priorité à ce que les aliments pour animaux, les semences et les engrains arrivent à leur destination à temps, qu'il s'agisse de chauffer un poulailler ou d'ensemencer

We've heard of how we need to seize the moment and capture more money in Canada by value-adding.

We have also heard how the average age of a farmer in Canada is 57. We have a massive transition in front of us, and I think about profitability.

And we've heard how expensive it is to get into farming — it is highly capital intense.

I'm thinking of the national-level consequences here. I'm asking if you could speak to how the unreliability and transportation play out in investor confidence on the value-add side, as well as how it plays out in farm succession.

Mr. Prybylski: Thank you, Senator Robinson. There is a lot to unpack in that question, obviously.

To the point on succession, I could certainly comment on that. On my farm, we are in that process of succession planning. I took over from my father back in the early 1990s. We're in the process of my son taking over from me on my farm. He is a journeyman welder, and getting into agriculture was certainly a question for him because there is a lot of uncertainty. As he was making that decision, we ran into the strikes last year on both railroads. So it certainly weighed heavily on his mind as to whether this is an industry that he is prepared to basically gamble his future on. It is certainly a consideration. The bottom line comes down to his love of agriculture and of being on the farm. I'm happy to report that he has made the decision to get into agriculture, but certainly not without concerns.

Mr. Mallard: I wanted to mention that in P.E.I. — and I can speak to the agriculture sector in P.E.I. a little better than the average person since I work with beef producers on a regular basis — we have a lot of small producers in our family of suppliers. Probably out of 400 cattle suppliers, 300 of them ship fewer than 20 cattle a year to our plant. We're very important to them, and we hear from producers struggling with succession planning and whom they are going to give the farm to. Many of our producers also have part-time jobs off the farm. They are not all in because there are elements that haven't worked out in the past and they are gun-shy. They're getting older. They don't know if they can go through another 7-to-10-year cattle cycle. They're making money now, but when do they get out? When do they start to grow grain and take the winters off? There are a lot of things like that. Those decisions are real.

There is a lack of young people coming up on the farm that are interested in it, for all kinds of reasons. Where are they going to get the money? "Okay, Dad, you have the money? Thank you

un champ, pour garantir la qualité et la quantité de la récolte. Nous avons entendu dire qu'il fallait saisir l'occasion et percevoir plus d'argent au Canada en ajoutant de la valeur.

Nous avons également appris que l'âge moyen d'un agriculteur au Canada est de 57 ans. Une transition majeure nous attend, et je pense à la rentabilité.

Et nous avons entendu dire combien il est coûteux de se lancer dans l'agriculture; c'est un secteur à forte intensité de capital.

Je pense ici aux conséquences à l'échelle nationale. Pouvez-vous nous dire comment le transport et le manque de fiabilité influent sur la confiance des investisseurs en ce qui concerne la valeur ajoutée ainsi que sur la relève agricole?

M. Prybylski : Merci, sénatrice Robinson. Il y a beaucoup à dire sur cette question, évidemment.

En ce qui concerne la relève, je pourrais certainement y répondre. Dans ma ferme, nous avons entamé un processus de planification de la relève. J'ai pris la relève de mon père au début des années 1990. Actuellement, nous faisons en sorte que mon fils reprenne ma ferme. Il est compagnon soudeur, et il hésitait à se lancer dans l'agriculture, car il y a beaucoup d'incertitude. Alors qu'il réfléchissait à sa décision, nous avons subi, l'année dernière, les grèves des deux réseaux ferroviaires. Cela a donc certainement pesé dans sa décision à savoir s'il était prêt à miser son avenir sur ce secteur. C'est certainement un facteur à prendre en considération. En fin de compte, tout se tient à son amour pour l'agriculture et pour la vie à la ferme. Je suis heureux de dire qu'il a pris la décision de se lancer dans l'agriculture, mais certainement pas sans inquiétude.

M. Mallard : Je voulais mentionner que, à l'Île-du-Prince-Édouard — et je peux parler du secteur agricole de l'Île-du-Prince-Édouard un peu mieux que la moyenne des gens, puisque je travaille régulièrement avec des producteurs de bœuf —, il y a beaucoup de petits producteurs dans les familles de fournisseurs. Probablement, sur les 400 fournisseurs de bétail, 300 expédient moins de 20 bovins par année à notre usine. Nous sommes très importants pour eux, et les producteurs nous disent qu'ils ont de la difficulté à planifier la relève et qu'ils ne savent pas à qui ils vont laisser leur ferme. Bon nombre de nos producteurs ont également des emplois à temps partiel en dehors de la ferme. Ils n'y consacrent pas tout leur temps, parce que certains éléments n'ont pas fonctionné dans le passé et qu'ils sont désormais prudents. Ils prennent de l'âge. Ils ne savent pas s'ils peuvent se lancer dans un autre cycle de 7 à 10 ans d'élevage de bovins. Ils gagnent de l'argent maintenant, mais quand vont-ils s'arrêter? Quand vont-ils commencer à cultiver des céréales et à prendre congé en hiver? Il y a beaucoup de choses comme cela. Ces décisions sont réelles.

Les jeunes qui s'intéressent à l'agriculture sont peu nombreux, pour toutes sortes de raisons. Où vont-ils trouver de l'argent? « D'accord, papa, tu as de l'argent? Merci beaucoup. » Mais

very much." But for producers, for young people who have the interest but don't have the capital resources and the financing, we need solutions for that. But the bottom line is that if you are producing your products and selling to a plant, that is suddenly in jeopardy because their export markets are cut off.

One plant owner I talked to in Ontario just this morning said 25% of their business goes out as exports. If they can't buy the hogs, it backs up. For one plant in Manitoba, 85% of their pork is exported. If that product can't get to market, family farms are in jeopardy because they can't sell them my hogs. What are they going to do with them now? They are two weeks past their prime. Where are they going with those? Getting product all the way out the door really matters. If I'm a young farmer and looking at constant interruptions, my processor is saying they can't take them this week and have no place to send them. They say, "Sorry about your price. I know it is terrible. It is the best we can do." Why would you consider that to be a great career option?

Mr. Hepworth: I have two kids. I have been farming for 23 years. I really wonder if I want them to do this, to be honest. We have enough risk. We have enough uncertainty just with the weather alone. I'm not sure that I want them to go through what I have over the past 23 years, and that's why I'm here on behalf of Grain Growers of Canada. That's why I got involved: to try to change this and come up with solutions so we don't have to deal with even more uncertainty and risk.

The Chair: Thank you all. We have reached the end of our time for this panel. I would like to thank you for appearing today. It is most appreciated. I would like to advise the witnesses that I believe there are a couple of questions that have been asked that require follow-up. You can submit your answers to us in writing by December 2, 2025.

For our next panel, I would like to introduce, from Canpotex, Natasha Stinka, Director, Public Affairs; and from OEC Overseas Express Consolidators Inc., Marc D. Bibeau, Executive Chairman. Thank you for joining us today. Witnesses will provide opening remarks of up to five minutes, which will be followed by a question-and-answer session with our senators. I would like to invite Ms. Stinka to give her opening remarks.

Natashia Stinka, Director, Public Affairs, Canpotex: Thank you. Canpotex is one of the world's largest suppliers of potash. For over 50 years, we've been one of Canada's quietest trade success stories. We're a company of 170 employees proudly based in Saskatoon, but our impact is far-reaching.

nous devons trouver des solutions pour les producteurs et pour les jeunes qui ont de l'intérêt, mais qui n'ont pas les ressources financières. Mais au bout du compte, si vous produisez et que vous vendez vos produits à une usine, votre activité est soudainement menacée parce que les marchés d'exportation sont fermés.

Un propriétaire d'usine à qui j'ai parlé justement ce matin, en Ontario, m'a dit que 25 % de ses activités sont axées sur l'exportation. S'il ne peut pas acheter de porcs, cela crée un engorgement. Il y a une usine au Manitoba qui expore 85 % de ses porcs. Si ce produit ne peut pas être mis sur le marché, les exploitations familiales sont menacées, parce qu'elles ne peuvent pas vendre mes porcs. Que vont-elles en faire maintenant? Les produits étaient de qualité supérieure deux semaines plus tôt. Où va-t-on les expédier? Il est vraiment important que le produit arrive à destination. Disons que je suis un jeune agriculteur, que je fais face à des interruptions constantes et que l'entreprise de transformation avec laquelle je travaille me dit qu'elle ne peut pas les prendre cette semaine et qu'elle n'a nulle part où les envoyer. Elle dit : « Désolée pour le prix. Je sais que c'est très dur. C'est le mieux que nous puissions faire. » Pourquoi considérez-vous cela comme un excellent choix de carrière?

M. Hepworth : J'ai deux enfants. Je suis agriculteur depuis 23 ans. Pour être honnête, je me demande vraiment si je veux que mes enfants soient agriculteurs. Il y a déjà assez de risques. La météo nous apporte déjà suffisamment d'incertitude. Je ne suis pas sûr de vouloir qu'ils vivent ce que j'ai vécu ces 23 dernières années, et c'est pourquoi je suis ici au nom des Producteurs de grains du Canada. C'est pour cela que je me suis engagé, pour essayer de changer cela et de trouver des solutions pour que nous n'ayons pas à composer avec davantage d'incertitude et de risques.

Le président : Merci à tous. Nous arrivons à la fin du temps alloué pour ce groupe de témoins. J'aimerais vous remercier d'avoir comparu aujourd'hui. C'est très apprécié. J'aimerais informer les témoins qu'il y a, je crois, deux ou trois questions qui nécessitent un suivi. Vous pouvez nous soumettre vos réponses par écrit d'ici le 2 décembre 2025.

Permettez-moi maintenant de vous présenter nos prochains témoins. Nous accueillons Mme Natasha Stinka, directrice, Affaires publiques, de Canpotex; et M. Marc Bibeau, président exécutif, d'OEC Consolidateurs Outre-Mer Express Inc. Merci d'être avec nous aujourd'hui. Chaque témoin aura cinq minutes pour faire sa déclaration préliminaire, puis il y aura une séance de questions et réponses avec les sénateurs. J'invite Mme Stinka à faire sa déclaration préliminaire.

Natashia Stinka, directrice, Affaires publiques, Canpotex : Merci. Canpotex est l'un des plus grands fournisseurs mondiaux de potasse. Depuis plus de 50 ans, nous sommes l'une des réussites commerciales les plus discrètes du Canada. Notre entreprise, qui compte 170 employés, est fière

On behalf of our two shareholders, Mosaic and Nutrien, we export 14 million metric tons of potash annually to 40 countries overseas. We have exports valued at US\$5 billion, supporting 5,000 jobs throughout Canada and helping feed almost 2 billion people.

I'm here today to talk about the devastating impact frequent port and rail labour disruptions have had on the overseas export of potash and our firsthand observations of the damage to Canada's reputation and how Russia benefited.

There are no alternatives to rail and port service for our potash shipments, as 100% of our potash is moved by rail from Saskatchewan mines to port. One week of Canpotex's train traffic is the equivalent of 10,000 trucks on the road.

The Port of Vancouver is the most important gateway for potash exports, accounting for approximately 70% of our shipments. However, we also rely on the ports of Saint John and Thunder Bay in Canada, and we operate a terminal in Portland, Oregon. Put simply, we're the ones caught in the middle when there isn't a resolution at the bargaining table.

In terms of impacts, potash was the hardest-hit sector in the six port and rail work stoppages between 2022 and 2024. Approximately 2 million metric tons of planned potash shipments were delayed, diverted or missed. These exports were valued at C\$1 billion and were destined for markets important to Canada, including Europe, Southeast Asia and South America.

In 2023, Nutrien announced the curtailment of production at two of their largest mines because of the Port of Vancouver strike. When Canpotex can't move our potash, our shareholders' mines get congested. During that same strike, Canpotex announced we were withdrawing sales offers because of the uncertainty, a first in our 50-year history. And recovery was slow. Slowdowns began at least a week in advance of each work stoppage, and supply chain partners took upwards of seven months to fully recover. The result was that Russia benefited. Following the 2023 Port of Vancouver strike, Russia replaced Canada as the top potash supplier to large markets like Indonesia and Malaysia. More labour disputes were seen in 2024, and Canada didn't regain this market share while Russia maintained theirs.

d'avoir établi son siège social à Saskatoon, mais notre impact va beaucoup plus loin.

Pour le compte de nos deux actionnaires, Mosaic et Nutrien, nous exportons chaque année 14 millions de tonnes métriques de potasse vers 40 pays. Nos exportations, d'une valeur de 5 milliards de dollars américains, soutiennent 5 000 emplois dans l'ensemble du Canada et aident à nourrir près de deux milliards de personnes.

Je suis ici aujourd'hui pour parler de l'effet dévastateur des perturbations fréquentes du travail dans les secteurs portuaires et ferroviaires sur nos exportations de potasse et de nos observations directes de l'atteinte à la réputation du Canada et des avantages de la situation pour la Russie.

Il n'existe aucun autre moyen pour l'exportation de la potasse que les services ferroviaires et portuaires, puisque 100 % de notre potasse est transportée par chemin de fer des mines de la Saskatchewan au port. Chaque semaine, le trafic ferroviaire de Canpotex équivaut au trafic de 10 000 camions sur les routes.

Le Port de Vancouver est l'une des portes d'entrée les plus importantes pour les exportations de potasse, comptant pour près de 70 % de nos expéditions. Toutefois, nous utilisons aussi les ports de Saint John's et de Thunder Bay, au Canada, et nous exploitons un terminal à Portland, en Oregon. Bref, quand aucune résolution n'est atteinte à la table des négociations, c'est nous qui écopons.

En ce qui concerne les répercussions, la potasse a été le secteur le plus touché par les six arrêts de travail survenus dans les ports et les chemins de fer entre 2022 et 2024. Des expéditions de près de deux millions de tonnes métriques de potasse prévues ont été retardées, détournées ou manquées. Ces exportations, évaluées à 1 milliard de dollars canadiens, étaient destinées à des marchés importants pour le Canada, y compris l'Europe, l'Asie du Sud-est et l'Amérique du Sud.

En 2023, Nutrien a annoncé une réduction de la production de deux de ses plus grandes mines en raison de la grève au Port de Vancouver. Quand Canpotex ne peut pas expédier sa potasse, les mines de nos actionnaires débordent. Pendant la même grève, Canpotex a annoncé, pour la première fois en 50 ans d'existence, qu'elle retirait ses offres de vente en raison de l'incertitude. Et la reprise a été lente. Le ralentissement a commencé au moins une semaine avant chaque arrêt de travail, et les partenaires de la chaîne d'approvisionnement ont mis jusqu'à sept mois à s'en remettre complètement. En résultat, la Russie en a bénéficié. Après la grève du Port de Vancouver, en 2023, la Russie a remplacé le Canada en tant que principal fournisseur de potasse dans de grands marchés comme l'Indonésie et la Malaisie. D'autres conflits de travail sont survenus en 2024 et le Canada n'a pas regagné sa part du marché, alors que la Russie a conservé la sienne.

There is disbelief from customers that these problems could persist in Canada, especially when our competitors are delivering in the face of war, sanctions and attacks at sea.

Reliability is crucial for potash exports. Our deliveries are just in time for crop seasons and shipments are planned months in advance, and a missed potash shipment can mean missing the application window, hurting crop yields. Keep in mind that approximately half of all food produced in the world is due to fertilizer use, and reliability is a big part of our brand. We are the supplier that's known for showing up for customers on time. We have invested approximately \$3 billion over the past 20 years in our own railcars, port terminals and vessel charters to protect that reputation.

There are deep geopolitical consequences when Canadian potash shipments are delayed that you don't see with any other export. Canada has an outsized share of the global supply of potash, accounting for approximately 40% of the world's potash exports. And if Canada can't deliver, only Russia and Belarus have the capacity to fill that gap, countries where the sale of potash supports authoritarian regimes and, in Russia's case, war efforts in Ukraine.

So what can be done? Canada already recognizes that some shipments are essential to the national interest. Under section 87.7 of the Canada Labour Code, grain exports continue during port labour disruptions. Including potash in that exemption would be a logical extension, given grain and potash are equally important to global food security. It is also logical to include both port and rail service in that exemption, given both are equally important supply chain components.

While 2025 saw no labour disputes at the ports or railroads, labour instability isn't behind us. There are four collective agreements expiring within the next six months that could impact our supply chain. And if Canada is truly serious about new markets and leveraging critical minerals, look no further than our experience. Canpotex is a textbook example for Canadian trade diversification. We have built a solid reputation for Canadian potash, and we have our own homegrown supply chain built to deliver. But right now, the biggest challenge is supply chain reliability inside Canada.

Thank you, and I look forward to your questions.

Marc D. Bibeau, Executive Chairman, OEC Overseas Express Consolidators Inc.: Good morning, chair and honourable senators. Thank you for the opportunity to appear

Les clients n'en reviennent pas que ces problèmes persistent au Canada, d'autant plus que nos compétiteurs livrent leur marchandise malgré les guerres, les sanctions et les attaques maritimes.

La fiabilité est essentielle pour exporter de la potasse. Nos expéditions sont parfaitement coordonnées avec la saison des récoltes et elles sont planifiées des mois à l'avance; une livraison de potasse manquée peut empêcher l'application du produit en temps opportun, ce qui réduit le rendement des cultures. Il faut savoir que près de la moitié des aliments cultivés dans le monde ont besoin d'engrais, et la fiabilité est un élément important de notre marque. Nous sommes un fournisseur reconnu pour livrer la marchandise à temps. Nous avons investi plus ou moins 3 milliards de dollars, ces 20 dernières années, dans nos propres wagons, terminaux portuaires et navires affrétés pour protéger cette réputation.

Les retards dans les expéditions de potasse canadienne ont d'importantes conséquences géopolitiques inconnues des autres types d'exportations. Le Canada détient une part disproportionnée de l'approvisionnement mondial en potasse, représentant près de 40 % des exportations mondiales de potasse. Et si le Canada ne peut pas livrer sa potasse, seules la Russie et la Biélorussie peuvent combler le vide; ce sont les pays où les ventes de potasse soutiennent des régimes autoritaires et, dans le cas de la Russie, la guerre en Ukraine.

Donc, que pouvons-nous faire? Le Canada reconnaît déjà que certaines expéditions sont essentielles à l'intérêt national. En vertu du paragraphe 87.7 du Code canadien de travail, les exportations céréalières doivent être maintenues pendant les perturbations du travail dans les ports. Inclure la potasse dans cette exemption serait logique, puisque les céréales et la potasse sont d'une égale importance pour la sécurité alimentaire mondiale. Il est aussi logique d'inclure les services portuaires et ferroviaires dans cette exemption, car ils sont tous deux des éléments importants de la chaîne d'approvisionnement.

Même s'il n'y a eu aucun conflit de travail dans les ports ou les chemins de fer en 2025, l'instabilité de la main-d'œuvre est toujours d'actualité. D'ici six mois, quatre conventions collectives vont expirer, ce qui pourrait affecter notre chaîne d'approvisionnement. Et si le Canada veut réellement pénétrer de nouveaux marchés et tirer profit des minéraux critiques, il n'y a qu'à prendre exemple sur nous. Canpotex est un modèle de diversification commerciale au Canada. Nous avons donné une solide réputation à la potasse canadienne, et nous avons bâti notre propre chaîne d'approvisionnement conçue pour en assurer la livraison. Mais, présentement, le plus grand enjeu est la fiabilité de la chaîne d'approvisionnement au Canada.

Merci, j'ai hâte d'entendre vos questions.

Marc D. Bibeau, président exécutif, OEC Consolidateurs Outre-Mer Express Inc. : Bonjour monsieur le président, et honorables sénateurs. Je vous remercie de me donner l'occasion

here today. I appreciate the work this committee is doing. It is an issue that affects all Canadians.

My name is Marc Bibeau, founder and Executive Chairman of the OEC Group here in Canada, a global international freight forwarder that is representative in six continents. I am a former president of the Canadian International Freight Forwarders Association, or CIFFA, where I served three years. It is the voice of government and the voice to government regarding supply chains and logistics. I sit on the Nishitetsu, or NNR, a publicly traded Japan board of directors in Korea, on the supply chain and logistics division. I also just finished a mandate with the International Federation of Freight Forwarders Associations, or FIATA, as senior vice-president in Geneva. That represents 105 countries and about 10,000 individual members around supply chain and global logistics.

Today, I understand our sole reason — or my sole reason — to be in this industry was really to represent trade for Canada. Before Canada and the United States signed their first free trade agreement, I understood that the opening of China and Vietnam would fundamentally change our global trade. That's where Canada needed to be ready.

For 40 years, my work has centred around one core belief: Canada's prosperity. And the ability to fund infrastructure, health care, education and social imports depends on the reliability of global markets. Trade is not an option. It sustains our tax base, our competitiveness and our national well-being. Throughout my career, my role has been to help Canadian business leaders, government and businesspeople globally understand how the supply chain truly works and operates. Today, others may operate challenges. I'm here to focus on solutions — practical, realistic solutions that Canada can probably start enacting immediately.

I have five solutions for immediate and tangible results. First, prioritize national gateway productivity and systemwide fluidity above all else. Before adding new ports and terminals, Canada must bring its existing assets, ports and airports, to world-class performance levels. This means efficient port handling, efficient airport cargo processing, disciplined berth windows, reliable rail scheduling and capacity and a fully coordinated rail operation that maintains fluidity coast to coast through our operations and our ports. Increasing productivity and fluidity are the fastest, least expensive ways to strengthen competitiveness here in Canada.

de comparaître devant vous aujourd'hui. Je tiens à saluer le travail du comité. C'est une question qui concerne tous les Canadiens.

Je m'appelle Marc Bibeau, je suis le fondateur et président exécutif du Groupe OEC, ici, au Canada, un transitaire international exerçant ses activités sur six continents. J'ai aussi été président de l'Association canadienne des transitaires internationaux, ou l'ACTI, pendant trois ans. L'ACTI est la voix du gouvernement et l'interlocuteur du gouvernement en ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement et la logistique. Je siège au Nishitetsu, le NNR, un conseil d'administration japonais coté en bourse en Corée, dans la division de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique. Je viens aussi de terminer un mandat au sein de l'International Federation of Freight Forwarders Associations, la FIATA, en tant que vice-président principal, à Genève. La FIATA représente 105 pays et environ 10 000 membres de la chaîne d'approvisionnement et de la logistique mondiale.

Aujourd'hui, je comprends que l'unique raison pour laquelle nous sommes — ou que je suis — dans cette industrie, c'est pour représenter le commerce canadien. Avant que le Canada et les États-Unis ne signent leur premier accord de libre-échange, je savais que l'ouverture des marchés chinois et vietnamiens changerait en profondeur notre commerce mondial et que le Canada devait être prêt.

Depuis 40 ans, ma conviction fondamentale est la suivante: la prospérité du Canada. Et notre capacité à financer les infrastructures, les soins de santé, l'éducation et les services sociaux dépend d'un accès fiable aux marchés mondiaux. Le commerce n'est pas facultatif. Il soutient notre assiette fiscale, notre compétitivité et notre bien-être national. Tout au long de ma carrière, j'ai aidé les chefs d'entreprises canadiennes, le gouvernement et les hommes et femmes d'affaires partout dans le monde à comprendre comment fonctionne réellement la chaîne d'approvisionnement. Aujourd'hui, les défis viennent peut-être d'ailleurs. Je suis ici pour mettre l'accent sur les solutions, c'est-à-dire des solutions concrètes et现实的 que le Canada pourrait mettre en œuvre immédiatement.

J'ai cinq solutions qui donneront des résultats immédiats et concrets. Premièrement, il faut avant tout prioriser la productivité des points d'entrée nationaux et la fluidité du système. Avant d'ajouter de nouveaux ports et terminaux, le Canada doit améliorer ses actifs existants, ses ports et ses aéroports, pour qu'ils atteignent des niveaux de performance de classe mondiale. Cela suppose une manutention portuaire efficace, un traitement du fret aérien efficace, le respect des créneaux d'accostage, un calendrier et une capacité fiables des chemins de fer et des activités ferroviaires entièrement coordonnées pour maintenir la fluidité d'un bout à l'autre du pays dans nos activités et nos ports. L'augmentation de la productivité et de la fluidité est le moyen le plus efficace et le moins coûteux de renforcer notre compétitivité ici, au Canada.

Second, modernize national data, AI capabilities and visible systems. Competitive nations run on real-time data, automation and AI-enabled decision making. Canada needs to share that digital platform — a neutral national visibility layer — supported by AI, machine learning, large language models, predictive analytics and automation to forecast demand, anticipate congestion, coordinate capacity, look at requirements and enable faster evidence-based decision making for all stakeholders.

These technologies are already available and standard in global gateways. Canada cannot afford to fall behind.

Third, align planning across ports, airports, rail, trucking and borders. Modern supply chains rely on integrated systems, not silos. Canada needs coordinated, multimodal planning that aligns capacity investment and operations with actual demand in growth forecast. No country can run an efficient supply chain with disconnected pieces.

Fourth, strengthen our labour and operational dependability collaboratively. We heard the word “collaboratively” a few times this morning, and that is the one thing that will help us get out of this challenge. I’m not a labour negotiator, but I understand the consequences of instability. Canada needs earlier, structured engagement between labour, employment and government to ensure predictability and reliability as far as labour is concerned. We must also invest in workforce modernization, digital skills, safety, automation and readiness in order for Canadian workers to thrive on the technology that is needed in the supply chain today.

Fifth, public investment should focus on projects to improve reliability, throughput and productivity, not expansion for the sake of expansion. Funding must be on a five-year basis, performance-based and nationally aligned. There is a cost to being world-class, but failing to invest will cost Canadians much more.

The proposed 2025 Budget, including the “buy Canadian” direction and the logistics corridor investment fund signal that supply chain performance is becoming a national priority. If Parliament advances these measures, we must move quickly and commit to execution. Labour, industry and government must be prepared to work together. The private sector is ready to do its part. Industry, including companies like ours with global

Deuxièmement, il faut moderniser les données nationales, les capacités de l’IA et les systèmes visibles. Les nations compétitives s’appuient sur des données en temps réel, l’automatisation et la prise de décisions fondée sur l’IA. Le Canada a besoin d’une plateforme numérique commune — une couche de visibilité nationale neutre — soutenue par l’IA, l’apprentissage machine, les grands modèles linguistiques, l’analyse prédictive et l’automatisation pour prévoir la demande, anticiper les congestions, coordonner les capacités, examiner les besoins et permettre une prise de décisions plus rapide et fondée sur les données probantes pour tous les intervenants.

Ces technologies sont déjà accessibles et répandues dans les principales portes d’entrée mondiales. Le Canada ne peut pas se permettre de prendre du retard.

Troisièmement, il s’agit d’harmoniser la planification dans l’ensemble des ports, des aéroports, des activités ferroviaires et de camionnage et des services frontaliers. Les chaînes d’approvisionnement modernes s’appuient sur des systèmes intégrés; non compartimentés. Le Canada a besoin d’une planification coordonnée et multimodale, qui aligne les investissements dans la capacité et les activités sur la demande réelle selon les prévisions de croissance. Aucun pays ne peut faire fonctionner efficacement une chaîne d’approvisionnement avec des éléments disjoints.

Quatrièmement, il faut renforcer de manière collaborative notre fiabilité opérationnelle et notre main-d’œuvre. Nous avons entendu le mot « collaboration » deux ou trois fois ce matin, et c’est ce qui nous aidera à surmonter ce défi. Je ne suis pas un négociateur syndical, mais je comprends les conséquences de l’instabilité. Le Canada a besoin d’un engagement plus précoce et structuré entre les syndicats, les employeurs et le gouvernement pour garantir la prévisibilité et la fiabilité de la main-d’œuvre. Nous devons également investir dans la modernisation de la main-d’œuvre, les compétences numériques, la sécurité et la préparation à l’automatisation, afin que les travailleurs canadiens puissent tirer profit de la technologie indissociable des chaînes d’approvisionnement d’aujourd’hui.

Cinquièmement, les investissements publics devraient être axés sur des projets visant à améliorer la fiabilité, le débit et la productivité, plutôt que la simple expansion. Le financement doit être accordé sur cinq ans, être axé sur la performance et être harmonisé à l’échelle nationale. Être de classe mondiale à un coût, mais ne pas investir coûterait beaucoup plus cher aux Canadiens.

Le budget fédéral proposé pour 2025, qui inclut l’initiative « Achetez canadien » et le fonds d’investissement dans les corridors logistiques, témoigne de la volonté de faire de la chaîne d’approvisionnement une priorité nationale. Si le Parlement adopte ces mesures, nous devrons rapidement passer de l’engagement à l’action. Les syndicats, l’industrie et le gouvernement doivent être prêts à travailler ensemble. Le secteur

experience, is ready to stand and collaborate with government and stakeholders to help Canada regain its position on the world stage in the supply stadium.

Why does this matter? Canada is losing a considerable amount of volume to competing U.S. and global gateways. Once volume shifts, it rarely comes back. Every diverted container represents lost jobs, lost revenue, lost tax revenues to governments and diminished economic influence. Our supply chains are not only economic assets; they are national security assets. Food security, essentials, medical supplies, energy stability, manufacturing reliance and emergency response all depend on a fluid supply chain. Canada must decide if it intends to lead or accept to continually decline.

In closing, chair and honourable senators, I want to thank you for the opportunity. I welcome your questions and remain available to support committees, working groups and all stakeholders to work together to strengthen Canada's supply chain in the future. If we do not strengthen our gateways, others will gladly take our place — and they already are. The world is not waiting for Canada. This is the moment where we, as Canadians, choose whether we lead with purpose or watch opportunities go to those who move faster, because respectfully, the only bad decision is not making one. Thank you.

[Translation]

The Chair: Thank you, Mr. Bibeau.

[English]

We will now move on to questions from our senators, and we'd like to have a copy of that presentation, if we could. It was very impressive. Thank you, sir.

Senator Dasko: Thank you, witnesses, for being here today.

I'm going to start with Ms. Stinka. Your comments offered the perfect segue into my question about what you think we should be doing about this. I'm very distressed to learn that Russia has replaced Canada in potash. I find that surprising because I always think of Russia as a country that has oil and gas but is almost hopeless at everything else. So I'm very distressed to hear that they are also in the potash business and taking business away from Canada. That is not good news.

privé est prêt à faire sa part. L'industrie, y compris les entreprises comme la nôtre, qui possède une expérience internationale, est prête à intervenir et à collaborer avec le gouvernement et tous les intervenants pour aider le Canada à reprendre sa place sur la scène mondiale de la chaîne d'approvisionnement.

Pourquoi est-ce important? Le Canada perd des volumes considérables au profit de portes d'entrée américaines et internationales. Quand un volume quitte un corridor, il revient rarement. Chaque conteneur détourné représente des emplois, des revenus et des recettes fiscales perdus pour le gouvernement et réduit notre influence économique. Les chaînes d'approvisionnement ne sont pas seulement des actifs économiques; ce sont aussi des actifs de sécurité nationale. La sécurité alimentaire, les biens essentiels, les fournitures médicales, la stabilité de l'énergie, la fiabilité du secteur manufacturier et les interventions en cas d'urgence dépendent de la fluidité de la chaîne d'approvisionnement. Le Canada doit décider s'il veut être un chef de file ou s'il accepte de continuer à prendre du retard.

En conclusion, monsieur le président et honorables sénateurs, je tiens à vous remercier de m'avoir invité. Je suis prêt à répondre à vos questions et je suis toujours disponible pour aider les comités, les groupes de travail et tous les intervenants à travailler de concert pour renforcer la chaîne d'approvisionnement canadienne à l'avenir. Si nous ne renforçons pas nos portes d'entrée, d'autres prendront avec plaisir notre place — et ils l'ont déjà fait. Le monde n'attend pas le Canada. Le moment est venu en tant que Canadiens de choisir entre prendre les devants avec détermination ou laisser passer les occasions au profit de ceux qui agissent plus rapidement, puisque, sans vouloir vous manquer de respect, la seule mauvaise décision, c'est de ne pas prendre de décision. Merci.

[Français]

Le président : Merci, monsieur Bibeau.

[Traduction]

Les sénateurs vont maintenant poser leurs questions, et nous aimerais avoir une copie de votre déclaration préliminaire, si possible. Elle était très impressionnante. Merci, monsieur.

La sénatrice Dasko : Merci à tous les témoins d'être ici aujourd'hui.

Je vais commencer par Mme Stinka. Vos commentaires offrent un lien parfait vers ma question : que devrions-nous faire à ce sujet, selon vous? Je suis bouleversée d'apprendre que la Russie a remplacé le Canada dans la production de potasse. Je trouve cela étonnant, car j'ai toujours considéré la Russie comme un pays possédant du pétrole et du gaz, mais qui est presque désespéré dans tous les autres domaines. Je suis donc bouleversée d'apprendre qu'elle est également présente dans le

Your comments would suggest that you are looking for changes to section 87.4 of the Labour Code, which deals with the definition of what should be seen as an essential service in terms of dealing with labour disruptions. Yet some witnesses who were here earlier today told us that they are not suggesting changes to that section. They are looking for other solutions, but your comments would suggest a remedy in terms of dealing with the definition of “essential services,” broadening that out. I wonder if you could focus on that specifically and also more generally in terms of how we should deal with this issue.

Ms. Stinka: Sure. I will first comment on your first remarks about Russia. Just for some context, Canada accounts for about 40% of the world’s potash exports. Belarus and Russia together account for another 40%. That gives us a sense of the scale of their potash exports as well.

On section 87.7, my —

Senator Dasko: I was referring to section 87.4, but go ahead.

Ms. Stinka: The section that I was referring to was 87.7, which speaks specifically to the continuation of port service for grain shipments during port labour disruptions, or specifically longshoremen labour disruptions.

From our perspective, that would have the most effective solution to some of the challenges that we have encountered when potash shipments have been delayed, like the impact on global food security, the impact to Canada’s reputation as a reliable and stable trading partner and the geopolitical consequences that come together with that. However, there are shortcomings with that section right now. Not all port services are covered by that exemption, and rail service, which is critical to reach a port, isn’t covered by that exemption. My understanding is that it doesn’t include the definition of “essential services” in section 87.7, and we brought this forward to offer a suggestion that would be narrow and effective at the same time.

Senator Dasko: So you are not looking for changes to section 87.4 —

Ms. Stinka: No.

Senator Dasko: — in terms of the broadening of essential services. You are just focusing on section 87.7?

Ms. Stinka: That’s correct.

secteur de la potasse et qu’elle prend des parts de marché au Canada. C’est une mauvaise nouvelle.

Vos commentaires semblent indiquer que vous souhaitez modifier l’article 87.4 du Code canadien du travail, qui traite de la définition de ce qui doit être considéré comme un service essentiel en cas d’interruption de travail. Pourtant, certains témoins qui ont comparu plus tôt aujourd’hui nous ont dit qu’ils ne proposaient pas de modifier cet article. Ils recherchent d’autres solutions, mais, selon vos commentaires, vous préconisez une solution qui consiste à élargir la définition de « services essentiels ». Je me demandais si vous pouviez parler spécifiquement de ce point, mais aussi, de façon plus générale, de la manière dont nous devrions régler le problème.

Mme Stinka : Bien sûr. Je commenterai d’abord vos premières remarques sur la Russie. Pour replacer les choses dans leur contexte, le Canada représente environ 40 % des exportations mondiales de potasse. La Biélorussie et la Russie représentent une autre tranche de 40 %. Cela nous donne également une idée de l’ampleur de leurs exportations de potasse.

Au sujet de l’article 87.7, je...

La sénatrice Dasko : Je parlais de l’article 87.4, mais allez-y, je vous prie.

Mme Stinka : Je parlais de l’article 87.7, qui traite spécifiquement du maintien des services portuaires de transport des céréales pendant les conflits de travail dans les ports, ou plus précisément les conflits de travail des débardeurs.

De notre point de vue, ce serait la solution la plus efficace à certains des défis qui se sont posés lorsque les expéditions de potasse ont été retardées, comme les répercussions sur la sécurité alimentaire mondiale et la réputation du Canada en tant que partenaire commercial fiable et stable et les conséquences géopolitiques de tout cela. Cependant, cet article présente actuellement certaines lacunes. Les services portuaires ne sont pas tous couverts par cette exemption, et le service ferroviaire, essentiel pour atteindre un port, n’est pas couvert non plus. Je crois comprendre qu’elle n’inclut pas la définition de « services essentiels » de l’article 87.7, et nous avons soulevé cette question afin de faire une suggestion qui serait à la fois restrictive et efficace.

La sénatrice Dasko : Alors, vous ne souhaitez pas modifier l’article 87.4...

Mme Stinka : Non.

La sénatrice Dasko : ... en ce qui concerne l’élargissement des services essentiels. Est-ce que vous vous occupez uniquement de l’article 87.7?

Mme Stinka : C’est exact.

Senator Dasko: Okay.

Mr. Bibeau, in terms of government-specific changes to legislation or regulations, what would you be calling for in terms of changes that you think might be necessary? Many of your comments had to do with changes that are needed in the relations between labour and the companies, labour and the private sector, productivity changes, data collection and so on. Specifically with regard to the Labour Code, would you be looking for changes in any of the sections of the Labour Code?

Mr. Bibeau: Yes, that is a great question. Thank you.

As I said, I'm not a labour expert, and I'm not a labour lawyer, so I think we have to look at it as a collaborative partnership that works, because what is obvious from what I heard this morning — and I'm sure you have been hearing this for years and decades because I have been in it a long time — is that when a work stoppage happens, it closes Canada for business. The damages that it causes us on the global stage — and I have been travelling this world for 40 years, 8 months a year.

I met the Prime Minister of Vietnam two weeks ago, and if I can share his opening address to 1,200 people internationally, he said that his country is open for business and welcomes international trade and his government is here to support it.

Their work ethic is second to none — and we all know that, as far as Asia's work ethic goes — and their work stoppages are non-existent.

So they understand the cost of doing business and the damages they receive if their supply chain is not world-class. That's the number one area of concentration for global multinationals, Fortune 100s or countries that want to partner with other countries to ensure a product gets in and out and creates trade.

Again, I'm not a legal or labour expert. I think from a government perspective — to keep it simple — is that if we had some mechanism, like some countries do, where a mediator or arbitrator goes in on level one, if they cannot get a resolution between the two parties, there is a mutual understanding between labour and employer that it goes to a new, independent, neutral arbitrator. That decision is given up to the department, and the department has stronger powers to actually ensure that work does not stop while negotiations are completed.

La sénatrice Dasko : D'accord.

Monsieur Bibeau, en ce qui concerne les modifications législatives ou réglementaires que le gouvernement pourrait apporter, que jugeriez-vous nécessaire? Bon nombre de vos commentaires portaient sur les changements nécessaires des relations entre les syndicats et les entreprises et les syndicats et le secteur privé, les changements au chapitre de la productivité, la collecte de données, etc. Plus précisément, en ce qui concerne le Code canadien du travail, souhaiteriez-vous modifier certains de ces articles?

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

Comme je l'ai dit, je ne suis ni un expert en droit du travail ni un avocat spécialisé dans ce domaine, donc je crois que nous devons considérer cela comme un partenariat collaboratif qui fonctionne, car ce qui ressort clairement de ce que j'ai entendu ce matin — et je suis certain que vous entendez cela depuis des années, voire des décennies, parce que je travaille dans ce domaine depuis longtemps —, c'est que, lorsqu'il y a un arrêt de travail, l'activité économique de tout le Canada est nulle. Les dommages que cela nous cause sur la scène mondiale — et je parcours le monde huit mois par année, depuis 40 ans.

J'ai rencontré le premier ministre du Vietnam il y a deux semaines, et si je puis rapporter le discours d'ouverture qu'il a prononcé devant 1 200 personnes venues du monde entier, il a dit que son pays était ouvert aux affaires et au commerce international et que son gouvernement était là pour le soutenir.

L'éthique de travail des Vietnamiens est sans égal et nous savons tous qu'en matière d'éthique de travail, l'Asie n'a pas son pareil, et les arrêts de travail sont inexistants.

Ils comprennent donc le coût des activités commerciales et les dommages qu'ils subiraient si leur chaîne d'approvisionnement n'était pas de calibre mondial. C'est le domaine prioritaire des multinationales du monde entier, des entreprises du classement Fortune 100 et des pays prêts à s'associer à d'autres pays pour garantir l'entrée et la sortie des produits et favoriser les échanges commerciaux.

Encore une fois, je ne suis pas un expert en droit ou en droit du travail. Je crois que, du point de vue du gouvernement, pour le dire simplement, si nous avions, comme d'autres pays, un mécanisme selon lequel un médiateur ou un arbitre intervient au premier palier, et qu'il ne parvient pas à trouver une solution convenable aux deux parties, il y a un accord mutuel entre les syndicats et les employeurs pour que l'affaire soit soumise à un nouvel arbitre indépendant et neutre. Cette décision est laissée à la discrétion du ministère, qui dispose de pouvoirs plus étendus pour garantir que le travail ne s'arrête pas pendant la durée des négociations.

But right now, what we've heard with my colleague beside me — Natashia — is it puts companies in this country at a halt. We lose jobs. We lose opportunities and revenues that we can never recover, whether it was the pork that was two weeks late they couldn't sell to any market or something else. We have a small population here, so we can't eat that much. At the end of the day, we need to find a mechanism that is collaborative, forward-thinking and business-thinking that equally benefits the employees.

I'm pro-negotiations and pro-employees, but we need to find something that works.

The Chair: We have a bit of a logistics issue in that we have to be out of here and ready to accept another group after us at eleven o'clock. There are nine senators left to ask questions, so I would ask them to spend three minutes maximum on their questions so we can get through the whole group.

Senator Wilson: I have a quick question for Ms. Stinka and then a question for both of you.

Ms. Stinka, we've heard about a lot of the problems that have surfaced, but the one thing we haven't been talking about is capital deployment. I would like to know to what extent is the labour situation in Canada a dynamic in terms of where your members decide to deploy capital, particularly in terms of terminal investments. For example, it's public information that Nutrien is currently looking at a new terminal development on the West Coast and is eyeing the United States as an option.

To what extent is the labour dynamic a factor?

Ms. Stinka: I would say, overall, reliability is a key component when we think about our supply chain in any context in terms of where we're going to be delivering today versus where we're planning investments, say, 10 years from now. It is critical.

For us, the Port of Vancouver is going to be the most important gateway for potash exports. It is right now, and it likely will be for a long time. Our key terminal there is the Neptune Bulk Terminals on the north shore. It is the world's largest potash-handling facility. We have invested heavily in making it the most cost-effective and efficient terminal, and it is geographically located in a great spot: It is the shortest distance from rail from our shareholders' mines to a port, and it is also the shortest sailing distance to key markets in Asia. So there is a huge opportunity there.

Mais pour l'instant, d'après ce qu'a dit ma collègue ici présente, Mme Stinka, cela paralyse les entreprises du pays. Nous perdons des emplois. Nous perdons des débouchés et des revenus que nous ne pourrons jamais récupérer, qu'il s'agisse du porc livré avec deux semaines de retard que nous n'avons pu vendre sur aucun marché, ou d'autres choses. Nous avons une petite population, ici, nous ne pouvons pas en manger autant. En fin de compte, nous devons trouver un mécanisme collaboratif tourné vers l'avenir et axé sur les affaires, qui profite aussi aux employés.

Je suis favorable aux négociations et aux employés, mais nous devons trouver quelque chose qui fonctionne.

Le président : Nous avons un petit problème de logistique, car nous devons quitter les lieux à 11 heures pour laisser la place au groupe suivant. Il reste neuf sénateurs qui souhaitent poser des questions. Je leur demanderais donc de limiter leurs questions à trois minutes maximum afin que nous puissions entendre tout le groupe.

Le sénateur Wilson : J'ai une petite question pour Mme Stinka et ensuite une question pour vous deux.

Madame Stinka, nous avons entendu parler des nombreux problèmes qui sont apparus, mais nous n'avons pas encore traité de la question du déploiement des capitaux. J'aimerais savoir dans quelle mesure les relations de travail au Canada influent sur les décisions de vos membres en matière de déploiement des capitaux, particulièrement au chapitre des investissements dans les terminaux. Par exemple, il est de notoriété publique que Nutrien envisage actuellement la construction d'un nouveau terminal sur la côte Ouest et qu'elle pourrait choisir de le construire aux États-Unis.

Dans quelle mesure les relations de travail sont-elles un facteur?

Mme Stinka : Je dirais que, dans l'ensemble, la fiabilité est un élément clé lorsque nous réfléchissons à notre chaîne d'approvisionnement, peu importe le contexte, que ce soit au regard des destinataires actuels ou des investissements prévus, disons, dans 10 ans. C'est essentiel.

Selon nous, le Port de Vancouver deviendra la principale porte pour les exportations de potasse. C'est déjà le cas aujourd'hui, et cela devrait le rester encore longtemps. Notre terminal principal est le Neptune Bulk Terminals, situé sur la rive nord. Il s'agit de la plus grande installation de manutention de potasse au monde. Nous avons investi massivement pour en faire le terminal le plus rentable et le plus efficace qui soit. De plus, il bénéficie d'un emplacement géographique idéal : il est situé à la distance la plus courte entre le chemin de fer reliant les mines de nos actionnaires et un port, et il est également à la distance de navigation la plus courte vers les principaux marchés asiatiques. Il y a donc là une formidable occasion à saisir.

We are looking at a major investment in Neptune, as well, because we want to ensure we are doing our part in making sure that corridor stays fluid. But for our ability to deliver, it's not just assets but labour stability that is necessary for keeping products moving.

Senator Wilson: Do you think the situation in Canada makes it more likely that these projects would be developed south of the border?

Ms. Stinka: I can't speculate on that, but I know that labour instability in Canada has had far-reaching implications, not just in that area but in terms of overall supply chain decisions and Canada's reputation overseas.

Senator Wilson: I'll be really quick, and I'll direct my question to Mr. Bibeau.

You talked about — and I'd love to have a long conversation about it — the productivity thing. We should do another study on that. You talked earlier about structured engagement in the labour negotiation process. The Ready-Rogers report recommends a special mediator be appointed in the case of ports.

What would you think of a special mediator being appointed at the beginning of labour negotiations, both in ports and rail?

Mr. Bibeau: That is another great question.

We would hope that both sides understand the importance of economic development and trade here in Canada. It's important to maintain and keep jobs such that we are seen on the global stage as a reliable labour workforce and a country in which to do business. We've done a pretty poor job of that over the past three or four decades.

We have to give them a round — and, again, it's above my pay grade, honestly, from a labour lawyer or specialist point of view — but if we give them an opportunity to discuss, on both sides, as far as open, fair discussions are concerned, that's great. If it's not going anywhere within a prescribed schedule or timeline, then that special mediator comes in. That special mediator has to advise government and the department that this is the recommendation, and both sides have to understand that this recommendation should or could be enforced by ministerial powers that make a decision on behalf of both parties. Right now, it is a table tennis game: You get binding arbitration, and then, within 12 months, we're back at the table. It's a vicious circle that never ends.

Nous envisageons également un investissement important dans Neptune, car nous voulons faire notre part pour maintenir la fluidité du corridor. Mais, pour respecter nos engagements, il n'y a pas que les actifs qui sont nécessaires, la stabilité de la main-d'œuvre l'est également pour assurer la circulation des produits.

Le sénateur Wilson : Croyez-vous que la situation au Canada rend plus probable le développement de ces projets au sud de la frontière?

Mme Stinka : Je ne peux pas me prononcer à ce sujet, mais je sais que l'instabilité des relations de travail au Canada a eu des répercussions importantes, non seulement dans ce domaine, mais aussi en ce qui concerne les décisions globales relatives à la chaîne d'approvisionnement ainsi que la réputation du Canada à l'étranger.

Le sénateur Wilson : Je serai très bref, et j'adresserai ma question à M. Bibeau.

Vous avez parlé de la productivité, et j'aimerais beaucoup avoir une longue conversation à ce sujet. Nous devrions mener une autre étude là-dessus. Vous avez parlé tout à l'heure de la participation structurée au processus de négociation collective. Le rapport Ready-Rogers recommande la nomination d'un médiateur spécial pour les ports.

Que diriez-vous si un médiateur spécial était nommé au début des négociations, tant pour les ports que pour les chemins de fer?

M. Bibeau : Voilà une autre excellente question.

Nous souhaiterions que les deux parties comprennent l'importance du développement économique et du commerce ici au Canada. Il est important de préserver les emplois afin que nous soyons perçus sur la scène mondiale comme un pays qui a une main-d'œuvre fiable et où il fait bon faire des affaires. Nous avons plutôt mal réussi à ce chapitre ces trois ou quatre dernières décennies.

Nous devons leur donner une chance de discuter — et, encore une fois, cela dépasse mes compétences, honnêtement, du point de vue d'un avocat spécialisé en droit du travail ou d'un spécialiste —, mais, si nous donnons aux deux parties l'occasion de discuter, d'avoir des discussions ouvertes et équitables, c'est formidable. Si cela ne mène nulle part dans les délais prescrits, alors le médiateur spécial intervient. Le médiateur spécial doit informer le gouvernement et le ministère de sa recommandation, et les deux parties doivent comprendre que cette recommandation devrait ou pourrait être appliquée en vertu des pouvoirs ministériels, car le ministère peut décider au nom des deux parties. À l'heure actuelle, c'est une partie de ping-pong : vous obtenez un arbitrage exécutoire, puis, dans les 12 mois, nous sommes de retour à la table de négociation. C'est un cercle vicieux qui ne s'arrête jamais.

Senator Lewis: I will speak quickly to potash. The percentage of the markets is 40% and 40%. In a perfect world, how much of the market could Canada supply if we had a perfect supply chain, let's say? Could we supply 100% of the potash in the world? It's a huge resource in Saskatchewan. Mr. Bibeau, we talked about lost opportunities, and there is a lot of new production coming online in Saskatchewan, but I just keep thinking back to it: Potash has been successful in spite of what we've seen happen to it. It just boggles my mind where we could be in our industry if we had a good, reliable supply chain.

Ms. Stinka: I should say global demand is in the range of around 70 million metric tons, so that's a huge amount. As I said, we are supplying about 14 million metric tons right now.

You raise a good point: A lot of the good work that we've been able to do in building customer relationships and delivering reliably in time for crop seasons has been in spite of a lot of the supply chain disruptions occurring within Canada. Our deliveries are just in time for a crop season.

So there is something essential that comes to the timing of our deliveries.

Senator Simons: My question is for Mr. Bibeau.

Between June 2024 and August 2025, the federal government invoked section 107 to short-circuit labour disputes eight times instead of doing what was previously the protocol, which is coming before the House of Commons and the Senate with legislation. I wonder if you are concerned at all, given your last answer to Senator Wilson, that if we keep short-circuiting the strike process and trying to — I don't know what the exact word is. It's like when you keep something under pressure in a bottle, shake it up, take the lid off and it goes spraying everywhere. I really worry if, long-term, there is a danger to our transportation supply chains in constantly shunting striking workers off into arbitration before they even have the chance to exercise their legal right to strike.

Mr. Bibeau: You've asked another great question.

If you understood what I said, I said I'm pro-negotiations, and I like a collaborative approach to finding a solution to keep our country alive. That doesn't seem to work here in Canada for whatever reason.

Le sénateur Lewis : Je parlerai brièvement de la potasse. Les parts de marché sont respectivement de 40 % et 40 %. Dans un monde idéal, quelle part du marché le Canada pourrait-il approvisionner si nous avions une chaîne d'approvisionnement parfaite, par exemple? Pourrions-nous fournir 100 % de la potasse utilisée dans le monde? C'est une énorme ressource en Saskatchewan. Monsieur Bibeau, nous avons parlé des occasions manquées, et il y a beaucoup de nouvelles productions qui voient le jour en Saskatchewan, mais je ne cesse d'y repenser : la potasse a tiré son épingle du jeu malgré ce qui est arrivé. Je me demande vraiment où notre industrie en serait si nous avions une chaîne d'approvisionnement fiable et de qualité.

Mme Stinka : Je dirais que la demande mondiale se situe autour de 70 millions de tonnes métriques, ce qui est un volume considérable. Comme je l'ai dit, nous fournissons actuellement environ 14 millions de tonnes métriques.

Vous soulevez un point intéressant : une grande partie du travail que nous avons pu faire pour établir des relations avec nos clients et livrer notre produit de manière fiable à temps pour la saison des récoltes a été fait malgré les nombreuses perturbations de la chaîne d'approvisionnement survenues au Canada. Nos livraisons arrivent, juste à temps, pour la saison des récoltes.

Le respect du délai de nos livraisons est donc essentiel.

La sénatrice Simons : Ma question s'adresse à M. Bibeau.

Entre juin 2024 et août 2025, le gouvernement fédéral a invoqué l'article 107 huit fois pour court-circuiter un conflit de travail plutôt que d'appliquer ce qui était auparavant le protocole, qui consistait à se présenter devant la Chambre des communes et le Sénat avec un projet de loi. Je me demandais si cela vous inquiétait d'une quelconque façon, compte tenu de votre dernière réponse au sénateur Wilson, de savoir que, si nous continuons de court-circuiter le processus de grève et tentons de... je ne me rappelle pas de vos mots exacts. C'est comme quand vous gardez quelque chose sous pression dans une bouteille; si vous l'agitez et que vous retirez le bouchon, le contenu explose partout. Ce qui m'inquiète vraiment, c'est que, à long terme, il pourrait y avoir un risque pour nos chaînes d'approvisionnement du transport si nous forçons les grévistes à aller directement en arbitrage avant même qu'ils aient exercé leur droit légal de faire la grève.

M. Bibeau : Vous posez une autre excellente question.

Si vous avez bien compris ce que j'ai dit, j'ai dit que j'étais en faveur des négociations, et j'aime appliquer une approche collaborative pour trouver une solution et garder notre pays en vie. Pour une raison ou une autre, cela ne semble pas fonctionner ici, au Canada.

I guess both sides have to understand that with no trade, there are no jobs. And that's really the question I see as the number one, let's say, collateral damage to both sides, as well as our country's reputation. So I think 107 is — from what I've read and the limited amount I know as far as the courts are concerned — under review legally. There are pros and cons to that. Some say it won't be here for very much longer. Some say there will be modifications going forward, but I guess the judge will rule on that at some point.

You know, we really have to get back and learn from neighbouring countries really quick about the benefits of having a partnership and a collaborative workforce that keeps our economy going, Canadian citizens employed, and GDP going up. We must work on productivity that is last in the G7 and probably in the world today.

Ms. Stinka: With respect to section 107, it is an imperfect tool. To get to that point where it is used by the minister means that negotiations didn't result in a deal at the negotiating table, we are in a work stoppage and we are experiencing supply chain disruptions. As our grain colleagues said earlier, a one-day work stoppage means at least one week of supply chain disruptions as the rail service slows down in advance of a work stoppage and slowly ramps up afterwards. So it certainly isn't a perfect tool. And given the geopolitical consequences that we've seen, the impact to global food security and the risks to Canada's reputation, we would see there being better tools, including extending the exemption on section 87.7 to include potash as well as rail service.

Senator Simons: I just don't know how to get better labour peace by taking away people's constitutional right to strike because it is inconvenient to exporters.

Senator Quinn: My question is for Mr. Bibeau. You outlined five recommendations, five things you wish the government would look at on productivity and fluidity; looking at aligning planning across modes — a coordinated, multimodal type of approach; and then strengthening labour collaboration, a really structured labour-management-government type of process. And while we all, I think, respect collective bargaining, earlier I talked about the economic time that we're living in now, and I'm just going to cut through it all. Should there be a mediation process or somebody in the room observing good-faith negotiations to ensure they're taking place, and if they're not, moving directly to arbitration and taking out the right to strike that's there. The economy is in a different state now, and we're competing with the United States, who we're under attack from.

Je crois que les deux parties doivent comprendre que, s'il n'y a pas d'échanges commerciaux, il n'y a pas d'emplois. Et je crois vraiment que la question primordiale est, disons, les dommages collatéraux pour les deux parties, sans oublier la réputation de notre pays. Donc, je pense que l'article 107 — d'après ce que j'ai lu et mes connaissances limitées sur les tribunaux —, fait l'objet d'un examen juridique. Il y a des pour et des contre. Certains disent que l'article sera éliminé avant longtemps. D'autres disent que des modifications y seront apportées dans l'avenir, mais je crois que le juge tranchera la question à un moment ou à un autre.

Vous savez, nous devons vraiment y revenir et apprendre très rapidement des pays voisins quels sont les avantages d'avoir un partenariat et une main-d'œuvre collaborative qui font rouler l'économie, conservent leur emploi aux citoyens canadiens et poussent le PIB vers le haut. Nous devons travailler sur la productivité, qui nous place au dernier rang des pays du G7 et sans doute aussi du monde, aujourd'hui.

Mme Stinka : L'article 107 est un outil imparfait. Si le ministre a fini par s'en servir, cela veut dire que les négociations à la table de négociation n'ont mené à aucune entente; on est en arrêt de travail, et la chaîne d'approvisionnement est perturbée. Comme nos collègues du secteur du grain l'ont dit plus tôt, un arrêt de travail d'une journée perturbera la chaîne d'approvisionnement pendant au moins une semaine, puisque les services ferroviaires ralentissent en prévision d'un arrêt de travail, pour ensuite reprendre tranquillement. Donc, il est évident que ce n'est pas un outil parfait. Et, compte tenu des conséquences géopolitiques que nous avons vues, des conséquences sur la sécurité alimentaire mondiale et des risques pour la réputation du Canada, nous envisageons de meilleurs outils, y compris une extension de l'exemption prévue à l'article 87.7 afin d'y inclure également la potasse et les services ferroviaires.

La sénatrice Simons : Je ne comprends tout simplement pas comment le fait de priver les gens de leur droit constitutionnel de faire la grève parce que cela nuit aux exportateurs amènera la paix syndicale.

Le sénateur Quinn : Ma question s'adresse à M. Bibeau. Vous avez formulé cinq recommandations, souligné cinq aspects sur lesquels vous aimeriez que le gouvernement se penche pour ce qui est de la productivité et de la fluidité; trouver une façon d'harmoniser la planification des modes de transport — une approche coordonnée multimodale; et renforcer la collaboration des effectifs, mettre en place un processus syndical-patronal-gouvernemental très structuré. Et même si je crois que nous respectons tous les négociations collectives, j'ai parlé plus tôt de la situation économique dans laquelle nous nous trouvons actuellement, et je vais tout simplement aller à l'essentiel. Devrait-il y avoir un processus de médiation ou quelqu'un dans la pièce qui s'assure que l'on négocie de bonne foi, et, si ce n'est pas le cas, que l'on passe directement à l'arbitrage, niant ainsi le

Is there something that can be done to eliminate work stoppages while having serious collective bargaining take place?

Mr. Bibeau: I think the short answer is yes. You're never going to please everyone in the room, and people have a right to their values and their decision. I think we have to focus on the big picture, and that is keeping Canada open for business. And that benefits employees and everybody in the supply chain.

Senator Quinn: Thank you. I'm going to turn it back to another colleague.

Senator Loffreda: Thank you to our panellists. My question is for Marc Bibeau. You always have insightful remarks and great recommendations. You talked about prioritizing the national gateway, modernizing our national data and AI capabilities and aligning planning, labour dependability and possible investment. You also mentioned decades of underperformance in certain sectors, and we often discuss the underperformance. Do you think it's a lack of public investment or resources or any other issue we can tackle?

Mr. Bibeau: That is a great question, Senator Loffreda. It's a very dark sinkhole that's very deep and very big. We have to really benchmark ourselves and compare ourselves to companies that have it right, do it right, continuously improve on productivity and are very pro-business, because being pro-business creates jobs, tax dollars and opportunity.

We've had this systemic problem for decades. It's not that it just showed up in the past 12 months or three years. I think that we have to take a good look at slowly bringing that pendulum back to getting on that world stage. We need to tell the world that we're open for business and have world-class supply chain operations that will maintain consistent employment and labour, but at the same time it's a competitive workplace to invest in as far as foreign investment is concerned.

So it's a multidimensional question that we probably need a coffee for.

Senator Loffreda: Thank you.

Mr. Bibeau: But we have to stop shutting Canada down and putting ourselves out of business consistently year after year going forward. There is no other country in the world that has — if you look at the past two years — had 42 or 43 work

droit de grève existant? L'économie d'aujourd'hui n'est plus la même, et nous faisons concurrence aux États-Unis, qui nous attaquent.

Pouvons-nous prendre des mesures pour empêcher les arrêts de travail tout en ayant des négociations collectives sérieuses?

M. Bibeau : Je pense que la réponse courte est oui. Vous ne pouvez pas plaire à tout le monde, et les gens ont le droit d'avoir des valeurs et de prendre les décisions. Je pense que nous devons examiner le tableau d'ensemble, et cela veut dire qu'il faut garder le Canada ouvert aux affaires, ce qui profite aux employés et à tous les intervenants de la chaîne d'approvisionnement.

Le sénateur Quinn : Merci. Je vais maintenant céder la parole à un autre collègue.

Le sénateur Loffreda : Merci à nos témoins. Ma question s'adresse à M. Marc Bibeau. Vous formulez toujours des commentaires pertinents et d'excellentes recommandations. Vous avez dit qu'il fallait prioriser les portes d'entrée nationales, moderniser nos données nationales et nos capacités en matière d'IA et harmoniser la planification, la fiabilité des effectifs et les possibilités d'investissements. Vous avez aussi parlé des décennies de rendement insuffisant dans certains secteurs, et nous parlons souvent de rendement insatisfaisant. Pensez-vous que c'est un manque d'investissements publics ou de ressources ou un autre enjeu que nous pouvons régler?

M. Bibeau : C'est une excellente question, sénateur. C'est un gouffre sombre, très profond et très gros. Nous devons vraiment nous donner des points de référence et nous comparer aux entreprises qui font bien les choses, qui améliorent constamment leur productivité et qui sont très axées sur les affaires, parce que cela crée des emplois, augmente les recettes fiscales et crée des opportunités.

Ce problème systémique dure depuis des décennies. Il ne vient pas d'apparaître il y a 12 mois ou trois ans. Je pense que nous devons vraiment rétablir l'équilibre, petit à petit, pour reprendre notre place sur la scène internationale. Nous devons dire au monde que nous sommes prêts à faire des affaires et que les opérations de notre chaîne d'approvisionnement sont de calibre mondial et offrent des emplois et du travail stables, mais que nous sommes aussi un lieu de travail concurrentiel qui peut être une bonne option pour les investisseurs étrangers.

Donc c'est une question multidimensionnelle, qui mériterait peut-être que l'on en discute autour d'un café.

Le sénateur Loffreda : Merci.

M. Bibeau : Toutefois, à l'avenir, nous devons arrêter de mettre le Canada sur pause et, année après année, de suspendre nos activités. Ces deux dernières années, aucun autre pays du monde n'a connu 42 ou 43 jours d'arrêt de travail. Ces arrêts ne

stoppage days. That just closed our country for business. That's my frustration.

Senator Loffreda: Thank you.

Senator Mohamed: Ms. Stinka, you talked about 87.7 and making potash an essential good. I'm wondering, assuming you advocated for this, can you share what you've had as a response to that and why you think it was not included in the first instance?

Ms. Stinka: The first instance?

Senator Mohamed: Yes, of section 87.7.

Ms. Stinka: When it was first introduced? I think it has been in the Canada Labour Code for decades now. It predates me, and I apologize because I don't have the history on that. It's something we've raised in the context of the most recent labour disruptions we experienced, because the disruptions were so long, were happening very frequently and the impacts were far-reaching — beyond just Canpotex. So we took another look at what levers were available to government and explored a number of policy options, but this is one we view as fairly narrow. It is based on precedent, and it already exists for one sector: grain. We have shared it with government. It is with them, and I'll let them comment on how they perceive it.

Senator Mohamed: No response yet. Okay, thank you.

[*Translation*]

Senator Aucoin: Thank you, Mr. Bibéau. I really appreciated your comments on the system. You also have experience abroad. Since you do business in a number of places around the world, do you have any examples — apart from the United States, which we've already heard about — of countries that have implemented a mediation system that works? If so, how does their mediation system work?

Mr. Bibéau: Thank you for this good question, given the circumstances.

Countries that have rules and rights in this area support labour and economic development. Take China, Vietnam, Singapore, Japan and Asia in general, for example. The governments don't tolerate employees stopping work for long periods. Strikes in Asia last only two to four hours. A strike in Europe lasts only three to four hours, or perhaps a day. In our sector, with the ports and my role in logistics, the data is quite good. On the flip side, in Canada, employees have a constitutional right. The country must be considered as a whole, along with the values and the need for a supply chain that keeps moving forward and creating jobs, income, taxes and foreign investment.

font qu'empêcher notre pays de faire des affaires. C'est ce qui me frustre.

Le sénateur Loffreda : Merci.

La sénatrice Mohamed : Madame Stinka, vous avez parlé de l'article 87.7 et de faire de la potasse un bien essentiel. Je présume que vous avez défendu cette cause, et je me demandais si vous pourriez nous dire quelle réponse vous avez reçue et pourquoi selon vous cela n'était pas inclus dès le départ?

Mme Stinka : Dès le départ?

La sénatrice Mohamed : Oui, dans l'article 87.7.

Mme Stinka : Quand il a été adopté la première fois? Je crois que l'article se trouve dans le Code canadien du travail depuis des décennies, avant mon arrivée, et veuillez m'excuser, mais je ne connais pas l'historique. C'est un sujet que nous avons mis sur le tapis durant les dernières interruptions de travail, parce qu'elles duraient longtemps, qu'elles survenaient très fréquemment et que leurs répercussions étaient très profondes; elles allaient bien au-delà de Canpotex. Donc, nous avons examiné les autres leviers à la disposition du gouvernement et exploré un certain nombre d'options de politiques, mais celle-ci est très limitée selon nous. Elle est fondée sur les précédents, et elle existe déjà pour un secteur : le secteur du grain. Nous avons soumis la question au gouvernement. Il l'étudiera et je vais le laisser formuler ses commentaires.

La sénatrice Mohamed : Vous n'avez pas eu de réponse jusqu'à présent. D'accord, merci.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : Merci, monsieur Bibéau. J'ai vraiment aimé vos commentaires sur le système. Vous avez aussi de l'expérience sur la scène internationale. Comme vous faites des affaires à plusieurs endroits dans le monde, avez-vous des exemples à partager avec nous — autres que les États-Unis, car on en a déjà entendu parler — de pays qui ont mis en place un système de médiation qui fonctionne? Dans l'affirmative, comment leur système de médiation fonctionne-t-il?

M. Bibéau : Merci de cette très bonne question, dans les circonstances.

Les pays qui ont des règles et des droits en la matière favorisent le travail et le développement économique. Prenons l'exemple de la Chine, du Vietnam, de Singapour, du Japon et de l'Asie dans son ensemble. Les gouvernements ne tolèrent pas que les employés cessent de travailler pour une longue période. Les grèves en Asie ne durent que deux ou quatre heures. Une grève en Europe ne dure que trois ou quatre heures, voire une journée. Dans notre secteur, avec les ports et ce que je représente en termes de logistique, les données sont plutôt bonnes. L'envers de la médaille au Canada, c'est que les employés ont un droit constitutionnel. Il faut considérer le pays globalement,

Senator Miville-Dechêne: My question is for Ms. Stinka.

I'm wondering whether you know the reason for allowing grain to be considered an essential service. In the case of potash, your ore doesn't dissolve. There aren't any problems with the ore. It can wait. However, grain spoils. Maybe that's why grain was designated as an essential service.

On a broader level, why give potash the essential service status when meat producers would also like this status? The industry is losing millions of dollars by shipping to Japan. Where does it start and where does it end? I'm really looking at the first part of my question. Why potash? You can wait at the port even if it costs you contracts.

[English]

Ms. Stinka: I'm glad you asked that question. I first want to say this: In section 87.7, grain isn't considered an essential service or an essential good. It is just an exemption to port labour disruptions, specifically, for the tie-up, tie-down and movement of a grain vessel. That is it. It's not labelled as an essential service.

To the point about grain — or perhaps meat — being perishable, potash cannot be stored for significant amounts of time. As I said before, it is a time-sensitive delivery for crop seasons. However, it isn't something that we can store for a period of time, for example, in advance of a work stoppage. First, there isn't enough storage in the world to handle the amount of potash that we are exporting in a short period of time. We have about 700,000 tonnes of storage at our port facilities. That sounds like a lot, but we can load and empty a shed in two to three days. Things are moving very quickly.

However, potash quality actually degrades if it is stored for any length of time. First, that likely means it is being handled a number of times, and the quality of the potash will start to degrade. It will become powdery. Our potash needs to meet the specifications of our customers, and that might be with respect to size. It could also degrade in that way. Also, if it is stored for a period of time, it can start to clump up like cement, and then it becomes useless. In essence, it is perishable and needs to move quickly; otherwise, you miss the opportunity with the potash that has been mined and produced.

ainsi que les valeurs et l'importance d'avoir une chaîne d'approvisionnement qui n'arrête pas et qui continue de créer des emplois, des revenus, des taxes et des investissements étrangers.

La sénatrice Miville-Dechêne : Ma question s'adresse à Mme Stinka.

Je me demande si vous savez pourquoi on a permis que le grain soit un service essentiel. Dans le cas de la potasse, votre minerai ne se dissout pas. Il n'y a pas de problème avec le minerai, il peut attendre. Par ailleurs, dans le cas du grain, celui-ci pourrit. C'est peut-être cela qui explique qu'on en a fait un service essentiel.

Plus largement, pourquoi donner le statut de service essentiel à la potasse, alors que la viande voudrait aussi obtenir ce statut? L'industrie perd des millions de dollars en allant au Japon. Où commence-t-on et où finit-on? Je m'intéresse vraiment à la première partie de ma question. Pourquoi la potasse? Vous pouvez attendre au port même si cela vous coûte des contrats.

[Traduction]

Mme Stinka : Je suis ravie que vous ayez posé la question. J'aimerais d'abord dire ceci : Dans l'article 87.7, le secteur du grain n'est pas considéré comme un service essentiel ou comme un bien essentiel. C'est seulement une exemption qui vise les interruptions de travail dans les ports, surtout pour l'amarrage, l'arrimage et les déplacements d'un navire céréalier. C'est tout. Ce n'est pas considéré comme un service essentiel.

Pour ce qui est de la nature périssable des céréales — ou peut-être de la viande —, la potasse ne peut pas être entreposée trop longtemps. Comme je l'ai dit précédemment, le délai de livraison est important durant la saison des récoltes. Toutefois, ce n'est pas un produit que l'on peut entreposer longtemps, par exemple, en prévision d'un arrêt de travail. Tout d'abord, il n'y a tout simplement pas suffisamment de place dans le monde pour entreposer la quantité de potasse que nous exportons sur une courte période. Nous pouvons en entreposer environ 700 000 tonnes dans nos installations portuaires. Cela semble beaucoup, mais nous pouvons remplir et vider un entrepôt en deux ou trois jours. Les choses bougent très rapidement.

Toutefois, en réalité, la qualité de la potasse se dégrade si elle est entreposée, et ce, peu importe la durée. Tout d'abord, cela veut sans doute dire qu'elle est manutentionnée un certain nombre de fois, et la qualité de la potasse commencera à se dégrader. Elle deviendra poudreuse. Notre potasse doit respecter les critères de nos clients, et la taille peut en être un. Elle peut également se détériorer de cette façon. Aussi, si elle est entreposée un certain temps, elle peut commencer à s'agglutiner comme du ciment, et elle devient alors inutilisable. En soi, il s'agit d'un produit périssable qui doit être livré rapidement, sinon, on ne peut plus utiliser la potasse qui a été extraite et préparée.

Senator Miville-Dechêne: In the case of potash versus meat, why would you be essential and not the transport of meat by trains?

Ms. Stinka: I'll let the representatives from the meat industry speak for themselves, but potash is unique as a result of the large scale of Canada's contribution to the supply of potash in the world. I don't think there is another export in Canada that has the size of exports that potash does. We account for about 40% of the world's exports.

There are geopolitical consequences with potash that you don't see with any other export. If Canada doesn't deliver, the only alternatives with the capacity to fill that gap are from Russia and Belarus. These are countries with authoritarian regimes that Canada and its allies have attempted to constrain. In my perspective, that's a compelling reason. We have very definitively seen a chipping away of Canada's reputation because potash shipments have been delayed, diverted or missed.

The Chair: We've reached the end of our time for the meeting. I would like to thank you all for appearing today. It is most appreciated. Please submit any written responses to the clerk by Tuesday, December 2. You have given us a lot of outstanding information, and if you want to put that in a précis and send it back, we would appreciate it.

I would like to remind senators that our next meeting will take place tomorrow, Wednesday, November 19, at 6:45 p.m. Before closing the meeting, I would like to thank our entire support team for this committee — those in the forefront and those behind the scenes who are not visible. Thank you all for the work that contributes enormously to the success of our work as senators.

(The committee adjourned.)

La sénatrice Miville-Dechêne : Si on compare la potasse et la viande, pourquoi seriez-vous un service essentiel, contrairement au service ferroviaire de transport de viande?

Mme Stinka : Je vais laisser les représentants de l'industrie de la viande répondre eux-mêmes, mais la potasse est unique compte tenu de l'énorme contribution du Canada au chapitre de l'approvisionnement en potasse à l'échelle mondiale. Je ne crois pas qu'il y ait un autre produit d'exportation au Canada qui atteint les mêmes quantités que nous. Nous représentons environ 40 % des exportations mondiales.

La potasse peut entraîner des conséquences géopolitiques qui n'existent pas pour les autres produits d'exportation. Si le Canada ne livre pas sa potasse, seules la Russie et la Biélorussie peuvent combler le vide. Il s'agit de régimes autoritaires que le Canada et ses alliés ont tenté de restreindre. Selon moi, c'est une raison convaincante. Nous avons sans contredit vu la réputation du Canada ternie parce que les expéditions de potasse ont été retardées, détournées ou manquées.

Le président : Le temps que nous avions pour notre réunion est écoulé. J'aimerais remercier tous les témoins qui ont comparu aujourd'hui. C'est très apprécié. Veuillez soumettre par écrit vos réponses à la greffière, si vous en avez, au plus tard le mardi 2 décembre. Vous nous avez donné beaucoup d'informations très intéressantes, et si vous voulez en faire un résumé et nous le communiquer, ce serait apprécié.

J'aimerais rappeler aux sénateurs que notre prochaine réunion se tiendra demain, le mercredi 19 novembre, à 18 h 45. Avant de lever la séance, j'aimerais remercier toute l'équipe technique de notre comité — les gens qui sont en première ligne et ceux qui travaillent en coulisse et que l'on ne voit pas. Merci à vous tous de votre travail qui contribue énormément au succès de notre travail en tant que sénateurs.

(La séance est levée.)