

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 19, 2025

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 6:45 p.m. [ET] to examine and report on maintenance of activities or essential services in the federally regulated rail and marine sectors in the case of labour disruptions.

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

[*English*]

The Chair: My name is Larry Smith. I'm a senator from Quebec and chair of the committee. I would like to ask my colleagues to introduce themselves, starting on my left.

Senator Simons: Senator Paula Simons, Alberta, and I come from Treaty 6 territory.

Senator Wilson: Senator Duncan Wilson, British Columbia.

Senator Mohamed: Farah Mohamed, Ontario.

[*Translation*]

Senator Cormier: René Cormier from New Brunswick.

Senator Arnold: Dawn Arnold from New Brunswick.

Senator Quinn: Jim Quinn from New Brunswick.

[*English*]

Senator Lewis: Todd Lewis, Saskatchewan.

[*Translation*]

Senator Aucoin: Réjean Aucoin from Nova Scotia.

[*English*]

Senator Dasko: Donna Dasko, Ontario.

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

I would like to now introduce our first panel. From the Canadian Fuels Association, we welcome David Schick, Vice-President for Western Canada, Innovation and Regulatory Affairs. And from the Canadian Propane Association, we

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 19 novembre 2025

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 45 (HE), avec vidéoconférence, pour examiner, afin d'en faire rapport, le maintien des services de transport en cas de conflit de travail.

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

[*Traduction*]

Le président : Je m'appelle Larry Smith. Je suis un sénateur du Québec et je préside le comité. J'invite mes collègues à se présenter. Commençons à ma gauche.

La sénatrice Simons : Sénatrice Paula Simons, de l'Alberta. Je viens du territoire visé par le Traité n° 6.

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

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

[*Français*]

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

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

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

[*Traduction*]

Le sénateur Lewis : Todd Lewis, de la Saskatchewan.

[*Français*]

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

[*Traduction*]

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

Le président : Merci, chers collègues. Je souhaite la bienvenue à tout le monde ici présent aujourd'hui ainsi qu'à ceux qui nous suivent en ligne sur le site Web du Sénat, sencanada.ca. Nous sommes réunis pour poursuivre notre étude portant sur le maintien des services de transport en cas de conflit de travail.

Je vais maintenant présenter le premier groupe de témoins. De l'Association canadienne des carburants, nous recevons David Schick, vice-président pour l'Ouest du Canada, Innovation et affaires réglementaires. De l'Association canadienne du propane, we

welcome live, online, Katie Kachur, Vice-President, Government Relations, West. Thank you both for joining us today.

Witnesses will provide opening remarks of approximately five minutes, which will be followed by a question-and-answer session with senators. I will now invite Mr. Schick to give his opening remarks.

David Schick, Vice-President, Western Canada, Innovation and Regulatory Affairs, Canadian Fuels Association: Thank you, Mr. Chair. Members of the committee and fellow panellists, thank you for the opportunity to speak today on behalf of the refiners and fuel suppliers who have a direct stake in Canada's rail and port operations.

Canada's transportation-fuel system depends on an integrated logistics network. Our sector employs approximately 115,000 Canadians, producing about 110 billion litres a year of refined products and more than 5 billion litres a year of biofuels. It also operates around 80 distribution terminals and supplies over 11,500 retail and commercial sites nationwide.

Canadian Fuels Association members account for virtually all petroleum products and nearly 80% of biofuels produced in Canada, operating 16 refineries and 13 facilities that produce biofuels. These fuels are distributed through a mix of pipelines, marine, road and, crucially, rail transport. Our fuels support every sector of our economy from agriculture and mining to tourism and emergency services. Further, our transportation fuel mix is evolving, using more lower-carbon fuels. Producing, distributing and blending these products put even greater strain and demands on our rail and port systems.

When rail and ports operate reliably, refineries receive chemicals, renewable fuels, feedstocks and other inputs on schedule, and finished fuels reach regional terminals and retail sites on time. When reliability degrades, the impacts are immediate and tangible: higher operating costs, inventory shortfalls, regional price pressures and elevated risks to energy security.

Recent stakeholder submissions make three interrelated points that merit the panel's attention. First, rail is a strategic complement to pipelines. Where pipeline routes are constrained or market signals shift, rail provides essential flexibility for moving crude and refined products between production, refining and consuming regions. Maintaining and improving that rail

nous accueillons en direct, en ligne, Katie Kachur, vice-présidente, Relations gouvernementales, Ouest. Merci à vous deux de vous être joints à nous aujourd'hui.

Les témoins présenteront un exposé liminaire d'environ cinq minutes, après quoi ils répondront aux questions des sénateurs. J'invite maintenant M. Schick à faire son exposé.

David Schick, vice-président, Ouest du Canada, Innovation et affaires réglementaires, Association canadienne des carburants : Merci, monsieur le président. Je remercie les membres du comité et les autres témoins de me permettre de prendre la parole au nom des raffineurs et des fournisseurs de carburant qui ont un intérêt direct dans les activités ferroviaires et portuaires au Canada.

Le système des carburants de transport du Canada dépend d'un réseau logistique intégré. Ce secteur emploie environ 115 000 Canadiens et produit chaque année environ 110 milliards de litres de produits raffinés et plus de 5 milliards de litres de biocarburants. Il exploite également environ 80 terminaux de distribution et approvisionne plus de 11 500 points de vente au détail et sites commerciaux à l'échelle du pays.

Les membres de l'Association canadienne des carburants fournissent presque tous les produits pétroliers et près de 80 % des biocarburants produits au Canada. Ils exploitent 16 raffineries et 13 installations de production de biocarburants. Ces carburants sont distribués grâce à des pipelines et à des moyens de transport maritime, routier et surtout ferroviaire. Ils sont utilisés dans tous les secteurs de l'économie, de l'agriculture aux mines en passant par le tourisme et les services d'urgence. De plus, notre offre de carburants pour le transport évolue et utilise davantage de combustibles à faible teneur en carbone. La production, la distribution et le mélange de ces produits exercent encore plus de pression sur nos réseaux ferroviaires et portuaires.

Lorsque les chemins de fer et les ports fonctionnent de façon fiable, les raffineries reçoivent des produits chimiques, des carburants renouvelables, des matières premières et d'autres intrants dans les délais prévus, et les combustibles finis arrivent aux terminaux régionaux et aux points de vente à temps. Lorsque la fiabilité se dégrade, les répercussions sont immédiates et concrètes : coûts d'exploitation plus élevés, insuffisance des stocks, pressions sur les prix régionaux et risques plus élevés pour la sécurité énergétique.

Les observations récentes des intervenants font ressortir trois points interreliés qui méritent de retenir l'attention du comité. Premièrement, le transport ferroviaire est un complément stratégique des pipelines. Lorsque les pipelines sont soumis à des contraintes ou que les signaux du marché changent, le transport ferroviaire offre une souplesse essentielle pour le transport du

capability is not optional. It is a strategic necessity for a resilient fuel supply.

Second, port and terminal fluidity matters. Evidence submitted by rail and port stakeholders indicates that port dwell times and terminal congestion have increased in recent years, directly reducing throughput, increasing costs and affecting the reliability of logistics for shippers and suppliers. These delays can translate into localized supply disruptions at a time when consumers and critical services cannot afford interruptions. Bottlenecks at ports limit the reliable transportation of goods critical to our sector and the Canadian economy. Addressing congestion at marine gateways is critical to preserving national supply chain competitiveness.

Third, investment, transparency and coordination are levers that work. Shippers consistently call for targeted capital investments in rail-to-terminal connections and port handling capacity, better data sharing on capacity and congestion metrics and regulatory clarity to ensure interoperability and safety.

In addition, stakeholders ask that any government action be tied to outcomes, demonstrable improvements in throughput, safety performance, emissions reductions and resilience to labour or extreme-weather events.

I respectfully recommend the panel consider the following actions:

Accelerate targeted infrastructure funding for choke points: short-line connectors, terminal expansions and berth/yard upgrades that demonstrably raise throughput.

Mandate and support real-time data sharing among ports, rail carriers, refiners and major shippers so that all parties and regulators can anticipate congestion and reallocate flows proactively.

Incentivize safety and decarbonization upgrades, for example, support for interoperable and enhanced train control as well as for investments that reduce emissions per tonne-kilometre.

pétrole brut et des produits raffinés entre les régions de production, de raffinage et de consommation. Le maintien et l'amélioration de cette capacité ferroviaire ne sont pas un choix parmi d'autres. Il s'agit d'une nécessité stratégique si nous voulons avoir un approvisionnement en carburants résilient.

Deuxièmement, la fluidité dans les activités des ports et des terminaux est importante. Les témoignages des représentants des chemins de fer et des ports révèlent que le temps d'attente dans les ports et la congestion aux terminaux ont augmenté ces dernières années, ce qui a entraîné directement une réduction du débit, une augmentation des coûts et une incidence sur la fiabilité de la logistique pour les expéditeurs et les fournisseurs. Ces retards peuvent se traduire par des perturbations localisées de l'approvisionnement à un moment où les consommateurs et les services essentiels ne peuvent pas se permettre des interruptions. Les goulots d'étranglement dans les ports limitent la fiabilité du transport des marchandises essentielles à notre secteur et à l'économie canadienne. Pour préserver la compétitivité de la chaîne d'approvisionnement nationale, il est essentiel de s'attaquer au problème de la congestion aux portes d'entrée maritimes.

Troisièmement, l'investissement, la transparence et la coordination sont des leviers qui fonctionnent. Les expéditeurs réclament constamment des investissements ciblés dans les raccordements ferroviaires aux terminaux et la capacité de manutention portuaire, une meilleure mise en commun des données sur les mesures de la capacité et de la congestion ainsi qu'une réglementation claire pour assurer l'interopérabilité et la sécurité.

Les intervenants demandent aussi que toute mesure gouvernementale soit liée à des résultats, à des améliorations démontrables du débit, à la performance en matière de sécurité, à la réduction des émissions et à la résilience aux perturbations syndicales ou aux conditions météorologiques extrêmes.

Je recommande respectueusement au comité de songer aux mesures suivantes :

Accélérer le financement des infrastructures ciblées pour faire disparaître les goulots d'étranglement : raccordements de chemin de fer sur courtes distances, agrandissement des terminaux et modernisation des postes d'amarrage et des parcs ferroviaires autant de mesures qui peuvent manifestement accroître le débit.

Rendre obligatoire et appuyer la communication de données en temps réel entre les ports, les transporteurs ferroviaires, les raffineurs et les principaux expéditeurs afin que toutes les parties et tous les organismes de réglementation puissent prévoir la congestion et revoir les flux de façon proactive.

Encourager une meilleure sécurité et une décarbonation plus poussée, par exemple en soutenant l'interopérabilité et l'amélioration du contrôle des trains ainsi que les investissements qui réduisent les émissions par tonne-kilomètre.

Embed contingency planning and labour-management frameworks in port and rail modernization efforts to reduce the risk of disruptive stoppages and ensure continuity of essential fuel flows.

Delivering on these actions will protect Canadians' access to safe, affordable fuel, preserve jobs and strengthen Canada's position in global energy and trade networks.

In closing, reliable rail and port operations are not a niche industry concern; they are a national, economic and public-safety priority. These submissions before you make a clear, unified case. Supply security, economic competitiveness and environmental and safety objectives are all best achieved through targeted investments, better coordination and transparent measure of outcomes.

Thank you for your attention. I look forward to your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Schick.

I will now invite Ms. Kachur to give her opening remarks.

Katie Kachur, Vice-President, Government Relations, West, Canadian Propane Association: Good afternoon, honourable senators. Thank you for the opportunity to appear before you today.

The Canadian Propane Association, or CPA, represents more than 400 companies operating across Canada's propane value chain, from production to distribution, transportation and equipment manufacturing. Our members work within a supply chain system that depends on uninterrupted and efficient transportation. When that system is disrupted, Canadians feel it immediately.

Propane is a vital energy source for millions of Canadians, powering homes, farms, businesses and fleets nationwide. About 300,000 Canadians rely on propane as their primary energy source to heat their homes. It is used every day in hospitals, long-term care facilities, food-processing plants, greenhouses, manufacturing sites and emergency services.

In rural and remote regions — where natural gas is not available — propane is not optional. It is the primary source of affordable, reliable heat and power. During the winter, losing access to propane is not simply inconvenient; it can become a health and safety crisis within days.

Intégrer la planification d'urgence et les cadres patronaux-syndicaux aux efforts de modernisation des ports et des chemins de fer afin de réduire le risque d'arrêts de travail perturbateurs et d'assurer la continuité des flux de carburants essentiels.

La mise en œuvre de ces mesures permettra de protéger l'accès pour les Canadiens à des carburants sûrs et abordables, de préserver les emplois et de renforcer la position du Canada dans les réseaux énergétiques et commerciaux mondiaux.

Je conclus. La fiabilité des activités ferroviaires et portuaires n'est pas une préoccupation qui se limite à l'industrie; il s'agit d'une priorité nationale, économique et de sécurité publique. Les arguments qui vous sont présentés constituent une position unie et claire. Des investissements ciblés, une meilleure coordination et une mesure transparente des résultats sont les moyens d'assurer une plus grande sécurité de l'approvisionnement et la compétitivité économique et d'atteindre les objectifs en matière d'environnement et de sécurité.

Merci de votre attention. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur Schick.

J'invite maintenant Mme Kachur à présenter son exposé liminaire.

Katie Kachur, vice-présidente, Relations gouvernementales, Ouest, Association canadienne du propane : Bonjour, honorables sénateurs. Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître.

L'Association canadienne du propane, l'ACP, représente plus de 400 entreprises actives dans la chaîne de valeur du propane au Canada, de la production à la distribution en passant par le transport et la fabrication d'équipement. Le travail de nos membres s'inscrit dans une chaîne d'approvisionnement qui repose sur un transport efficace et ininterrompu. Lorsque ce système est perturbé, les Canadiens le ressentent immédiatement.

Le propane est une source d'énergie vitale pour des millions de Canadiens, alimentant des maisons, des exploitations agricoles, des entreprises et des parcs de véhicules d'un bout à l'autre du Canada. Environ 300 000 Canadiens utilisent le propane comme principale source d'énergie pour chauffer leur maison. Il est utilisé quotidiennement dans les hôpitaux, les établissements de soins de longue durée, les usines de transformation des aliments, les serres, les sites de fabrication et les services d'urgence.

Dans les régions rurales et éloignées — où le gaz naturel n'est pas distribué —, le propane est un choix obligé. C'est la principale source de chaleur et d'électricité abordable et fiable. En hiver, perdre l'accès au propane n'est pas simplement un inconfort; cela peut devenir en quelques jours une crise aux plans de la santé et de la sécurité.

Propane is a made-in-Canada energy that is reliable, versatile and portable. It has low impacts on water, air and land. With the introduction of renewable propane, the industry continues to reduce the carbon intensity of this fuel.

About 75% of all propane produced in Canada is transported by rail. Rail is the backbone of the propane supply chain and, for many regions, the only option. A single propane unit train would require more than 300 trucks to replace, which is not feasible from a safety, cost, labour, logistics or emissions standpoint.

This reliance is especially critical in Eastern Canada, where more than 80% of propane shipments arrive by rail. Nearly half a million Canadians across Quebec and Atlantic Canada depend directly on propane for home heating, hot water and essential daily living.

Marine export terminals on the West Coast also depend entirely on the rail service to access global markets. If rail slows or stops, these exports do too.

Rail disruptions matter year-round, but the fall season is especially critical for agriculture. Farmers require a consistent supply of propane for grain drying, greenhouse production and heating and cooling barns. Interrupted supply at harvest can cause crop losses, food-processing delays and major financial harm to producers.

In the winter, the stakes rise even higher. Propane shortages can put seniors in long-term care at risk, jeopardize hospital operations and compromise the ability of emergency services to respond. These are situations where energy insecurity becomes an immediate and serious danger to public health and safety.

Just-in-time inventories — essential for efficiency — mean even brief disruptions cause shortages.

According to the recent report from the Western Canadian Shippers' Coalition, between 2023 and 2025, transportation sector work stoppages caused more than \$54 billion in losses. A single rail shutdown can cost the economy \$1 billion per day, and full recovery can take weeks.

Le propane est une énergie produite au Canada qui est fiable, polyvalente et transportable. Il a un faible impact sur l'eau, l'air et le sol. Et grâce au propane renouvelable, l'industrie continue de réduire l'intensité en carbone de ce carburant.

Environ 75 % du propane produit au Canada est transporté par chemin de fer. Le transport ferroviaire est l'épine dorsale de la chaîne d'approvisionnement en propane et, pour de nombreuses régions, il s'agit de la seule option. Pour remplacer un seul train-bloc de propane, il faudrait plus de 300 camions, ce qui n'est pas possible du point de vue de la sécurité, des coûts, de la main-d'œuvre, de la logistique ou des émissions.

Cette dépendance est particulièrement marquée dans l'Est du Canada, où plus de 80 % des expéditions de propane arrivent par chemin de fer. Près d'un demi-million de Canadiens du Québec et du Canada atlantique dépendent directement du propane pour le chauffage des locaux et de l'eau, et les besoins essentiels de la vie quotidienne.

Les terminaux maritimes d'exportation sur la côte Ouest dépendent également entièrement du service ferroviaire pour assurer la liaison vers les marchés mondiaux. Si le transport ferroviaire ralentit ou s'arrête, ces exportations le font aussi.

Les perturbations ferroviaires sont importantes toute l'année, mais la saison automnale est particulièrement critique pour l'agriculture. Les agriculteurs ont besoin d'un approvisionnement constant en propane pour le séchage des céréales, la production en serre et le chauffage et la climatisation des étables. L'interruption de l'approvisionnement au moment de la récolte peut entraîner des pertes de récoltes, des retards dans la transformation des aliments et un préjudice financier important pour les producteurs.

En hiver, les enjeux sont encore plus conséquents. La pénurie de propane peut mettre en danger les personnes âgées dans les établissements de soins de longue durée, entraver les activités hospitalières et compromettre la capacité des services d'urgence à intervenir. Ce sont des situations où l'insécurité énergétique devient un danger immédiat et grave pour la santé et la sécurité publiques.

Lorsque les stocks sont gérés selon le principe « juste à temps » — formule essentielle pour assurer l'efficacité —, même de brèves interruptions provoquent des pénuries.

Selon le récent rapport de la Western Canadian Shippers' Coalition, entre 2023 et 2025, les arrêts de travail dans le secteur des transports ont entraîné des pertes de plus de 54 milliards de dollars. Une seule fermeture de chemin de fer peut coûter 1 milliard de dollars par jour à l'économie, et la reprise complète peut prendre des semaines.

Repeated disruptions signal to the international customers that Canada is not a reliable supplier. In global energy markets, reliability is currency, and Canada is losing trust.

Our members have taken every possible step to mitigate impacts from repeated disruptions. CPA members have maximized inventories wherever possible to minimize impacts on customers, a difficult task when storage capacity is limited and when much of Canada relies on continuous rail movement to replenish supply. But no amount of preparation can fully compensate for prolonged or repeated transportation stoppages. The system simply was not designed to function without rail.

Essential goods, including propane, must continue to move during labour disruptions on transportation networks. Countries around the world have established minimum service levels for critical energy commodities. Canada must do the same.

The repeated disruption of Canada's supply chain underscores a simple truth: Rail must be recognized as an essential service in a country as vast and climate-challenging as Canada. Propane must be recognized as an essential resource.

In many regions, rail is the only way essential goods and energy reach people. Allowing this critical mode of transportation to continually threaten public security and undermine our international reputation is irresponsible and unsustainable.

As Canada faces geopolitical risks, rising global energy demand and the need to build and modernize our infrastructure, we must strengthen the systems that keep our country functioning. Ensuring reliable access to essential fuels like propane is key to protecting our sovereignty, securing our supply chains, supporting industry and jobs and positioning Canada as a global leader capable of delivering energy with certainty and speed.

Honourable senators, propane is more than a fuel; it is a lifeline for millions of Canadians. It keeps homes warm, secures our food supply, powers essential services and supports Canada's global competitiveness. Ensuring its reliable transportation is not just an economic issue; it is a matter of public safety, national resilience and international credibility.

Les perturbations répétées sont un signal pour les clients étrangers : le Canada n'est pas un fournisseur fiable. Sur les marchés mondiaux de l'énergie, la fiabilité est essentielle, et le Canada perd leur confiance.

Nos membres ont pris toutes les mesures possibles pour atténuer les répercussions des perturbations répétées. Les membres de l'ACP ont maximisé leurs stocks dans la mesure du possible pour réduire au minimum les répercussions sur les clients, une tâche difficile lorsque la capacité d'entreposage est limitée et qu'une grande partie du Canada compte sur le transport ferroviaire ininterrompu pour assurer l'approvisionnement. Mais aucune préparation ne peut compenser entièrement les arrêts de transport prolongés ou répétés. Le système n'a tout simplement pas été conçu pour fonctionner sans transport ferroviaire.

Les marchandises essentielles, dont le propane, doivent continuer de circuler pendant les interruptions de travail sur les réseaux de transport. Des pays du monde entier ont établi des niveaux de service minimaux pour les produits énergétiques essentiels. Le Canada doit faire de même.

La perturbation répétée de la chaîne d'approvisionnement du Canada fait ressortir une vérité toute simple : le transport ferroviaire doit être reconnu comme un service essentiel dans un pays aussi vaste que le Canada, avec les défis climatiques qui sont les siens. Le propane doit être reconnu comme une ressource essentielle.

Dans de nombreuses régions, les biens essentiels et l'énergie parviennent aux consommateurs uniquement par le train. Laisser ce mode de transport essentiel menacer continuellement la sécurité publique et miner notre réputation internationale est irresponsable et insoutenable.

Au moment où le Canada doit s'adapter à des risques géopolitiques, à une hausse de la demande mondiale d'énergie et à la nécessité de construire et de moderniser son infrastructure, nous devons renforcer les systèmes qui assurent son bon fonctionnement. Il faut absolument assurer un accès fiable à des carburants essentiels comme le propane si nous voulons protéger notre souveraineté, sécuriser nos chaînes d'approvisionnement, soutenir l'industrie et les emplois et positionner le Canada comme chef de file mondial capable de fournir de l'énergie sûrement et rapidement.

Honorables sénateurs, le propane est plus qu'un carburant; il est indispensable à la survie de millions de Canadiens. Il garde les foyers au chaud, assure notre approvisionnement alimentaire, fournit des services essentiels et soutient la compétitivité du Canada à l'échelle mondiale. Assurer un transport fiable n'est pas seulement une question économique; c'est une question de sécurité publique, de résilience nationale et de crédibilité au plan international.

Thank you for your attention. I would be pleased to answer any questions.

The Chair: Thank you, Ms. Kachur.

I wish to advise senators you will each have five minutes for this round. Please let us know by giving us your name if you would like to ask questions.

Senator Dasko: Thank you, witnesses, for being with us today.

In the course of our study, we have been hearing about the importance of the impact of labour descriptions on various industries. We've heard about the importance of rail and labour disruptions in rail. To drill down, following the remarks you've both made, Ms. Kachur, you have talked in depth about the impact of rail disruptions. What do you think the solutions to this are?

We've been studying the Labour Code, in particular section 87.4 with respect to essential services, how those are outlined in the code, and also section 107, the section that permits the government to step in and end the labour disruptions through various mechanisms. We've also discussed other aspects of the Labour Code.

I'd like to drill down on the remarks you made and ask you if you are looking to make any changes in these aspects of the Labour Code or any other changes in regulations or legislation you might be looking for to deal with labour disruptions.

Ms. Kachur: From the perspective of the propane sector, our priority is simple: We must continue to receive energy, including home heating fuels, during any labour disruption. Our position is that mechanism is a decision for Parliament, but the outcome of this discussion and future decisions must ensure reliability.

Senator Dasko: Would you recommend to the government that it change any specific aspect of the code or —

Ms. Kachur: We don't want to weigh in on that. We wanted to talk to you about energy and propane as an essential service and to underscore the impacts of any transportation disruption, which we've seen quite a bit of over the last couple years, as I said in my remarks.

Senator Dasko: When you use the term "essential service," that's the language of this part of the legislation.

Ms. Kachur: We'd like to see propane classified as an essential service, an essential good. That would be our ask to the committee.

Je vous remercie de votre attention. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président : Merci, madame Kachur.

Je tiens à informer les sénateurs qu'ils auront cinq minutes pendant la première série de questions. Veuillez nous indiquer votre nom si vous souhaitez poser des questions.

La sénatrice Dasko : Je remercie les témoins d'être là.

Au cours de notre étude, nous avons entendu parler de l'importance de l'impact des perturbations dans le monde du travail sur diverses industries. Nous avons entendu parler de l'importance du transport ferroviaire et des conflits de travail dans ce secteur. Après les observations que vous avez faites tous les deux, je voudrais aller un peu plus loin. Madame Kachur, vous avez parlé en détail de l'impact des perturbations dans le transport ferroviaire. Selon vous, quelles sont les solutions à ce problème?

Nous avons étudié le Code canadien du travail, en particulier l'article 87.4 concernant les services essentiels, la façon dont ils sont décrits dans le code, ainsi que l'article 107, qui permet au gouvernement d'intervenir et de mettre fin aux conflits de travail par divers mécanismes. Nous avons également discuté d'autres aspects du Code canadien du travail.

Après vos observations, je voudrais creuser davantage. Souhaitez-vous que soient modifiées certaines dispositions du Code canadien du travail? Voudriez-vous quelque autre modification de la réglementation ou de la législation pour qu'on puisse mieux gérer les conflits de travail?

Mme Kachur : La priorité du secteur du propane est simple : nous devons continuer à recevoir des ressources énergétiques, y compris des combustibles de chauffage domestique, pendant tout conflit de travail. Ce mécanisme relève du Parlement, mais le résultat des délibérations en cours et des décisions futures doit assurer la fiabilité.

La sénatrice Dasko : Recommanderiez-vous au gouvernement de modifier quelque élément particulier du code ou...

Mme Kachur : Nous ne voulons pas nous prononcer là-dessus. Nous voulions vous parler de l'énergie et du propane comme services essentiels et souligner les répercussions de toute perturbation des transports. Ils ont été assez fréquents au cours des dernières années, comme je l'ai dit dans mon exposé.

La sénatrice Dasko : Vous parlez de « service essentiel ». L'expression se trouve dans le libellé de cette partie de la loi.

Mme Kachur : Nous voudrions que le propane soit considéré comme un service essentiel, un bien essentiel. C'est ce que nous demandons au comité.

Mr. Schick: We would also see our products and their movement as an essential service for Canadians. I think it's even more important today, with the trade diversification opportunities and energy security concerns that we have. However, I worked in a refinery for most of my career, and I have a deep respect for the collective bargaining process. We need to find a framework that allows us to respect those rights but not have those rights be unlimited in the context of making sure that our economy stays strong through reliable supply of our energy products.

Senator Dasko: The way the Labour Code is now structured, do you think that you can work within the status quo of regulations and legislation, or would you want to suggest some changes?

Mr. Schick: I'm not an expert on the details of the code, so I can't speak to the details of that. I would say that it appears that the government having options to act more quickly in times when it's necessary would be an improvement.

Senator Dasko: Thank you.

Senator Lewis: Thank you for your comments and for appearing before the committee.

We've heard from previous witnesses about how during a strike or lockout, there is a period before the actual event occurs where there's a significant slowdown of products. How does that affect your product specifically? Is it one of the ones that are stopped first or one of the last ones to be affected with the threat of a labour stoppage?

Mr. Schick: We use the rail system in many different ways. We bring in catalysts and other feedstocks. We bring in renewable fuels to be blended. When we hear something is going to happen, there is a quick effort to try to improve inventory to be able to work through the changes or the potential strikes.

We work by committee in our organization, so we garner information from all of our members to try to determine their current status so we can identify where specific problems might occur, and those efforts continue on, looking for alternatives to try to make sure that the fuel supply is not disrupted.

I don't know that anybody else has spoken to this, but it is actually very stressful on the sector and the industries when strikes occur for all types of shippers and suppliers who feel a real, deep dedication to providing whatever their products are to their customers. The threat of or the implementation of strikes and the concern about the potential of their happening have meaningful impacts to the sector in that regard as well.

M. Schick : Nous considérerions également nos produits et leur transport comme essentiels pour les Canadiens. C'est encore plus important aujourd'hui, compte tenu des possibilités de diversification du commerce et de nos préoccupations en matière de sécurité énergétique. Néanmoins, j'ai travaillé dans une raffinerie pendant la plus grande partie de ma carrière et j'ai un profond respect pour la négociation collective. Nous devons trouver un cadre qui nous permette de respecter ces droits, mais sans que ceux-ci soient illimités, afin que notre économie demeure forte grâce à un approvisionnement fiable en produits énergétiques.

La sénatrice Dasko : Compte tenu de la structure actuelle du Code canadien du travail, pensez-vous pouvoir vous accommoder du statu quo en matière de réglementation et de législation, ou souhaitez-vous proposer des modifications?

M. Schick : Comme je ne connais pas très bien les particularités du code, je ne peux pas en parler en détail, mais il me semble que ce serait une amélioration que le gouvernement dispose de moyens d'agir plus rapidement au besoin.

La sénatrice Dasko : Merci.

Le sénateur Lewis : Je vous remercie de vos observations et merci d'avoir accepté de comparaître.

D'autres témoins nous ont dit que les grèves ou les lock-out sont précédés d'une période où il y a un ralentissement important de l'acheminement. Quelles sont les conséquences pour vos produits? Ils sont parmi les premiers ou les derniers touchés par la menace d'un arrêt de travail?

M. Schick : Nous utilisons le système ferroviaire de bien des façons. Nous faisons venir des catalyseurs et d'autres matières premières, et également des carburants renouvelables pour les mélanger. Lorsque nous entendons parler d'une perturbation à venir, nous réagissons rapidement pour essayer d'accroître l'inventaire afin de pouvoir composer avec les changements ou les grèves possibles.

Notre organisation fait appel à des comités pour faire son travail. Nous recueillons donc des renseignements auprès de tous nos membres pour connaître leur situation du moment afin de pouvoir cerner les problèmes précis qui risquent de surgir. Ces efforts se poursuivent et nous cherchons des solutions de rechange pour éviter que l'approvisionnement en carburant ne se soit perturbé.

J'ignore si quelqu'un d'autre en a parlé, mais il est en fait très stressant pour le secteur et les industries que des grèves surviennent, pour tous les types d'expéditeurs et de fournisseurs qui se sentent vraiment déterminés à approvisionner leurs clients. La menace ou la survenue de grèves et la crainte qu'elles ne se produisent ont également des répercussions importantes sur le secteur à cet égard.

Ms. Kachur: I would agree. For the propane sector, the entire system is set up to flow from west to east, from production to distribution. Our inventories run between 7 and 14 days, depending on where the storages are and what the seasonality is. We do our best to keep the inventory levels where we need them to be, depending on the seasonality. For example, right before the August 2025 labour disruption, our members worked hard to make sure inventories were as high as they could be in preparation for a strike.

The one thing I would add to Mr. Schick's comment is the reputational harm that comes along with this. For example, when propane customers don't receive their deliveries, they may not be aware of the transportation challenges and the delays that are system-wide. They just know they are not getting their propane deliveries when they need them and when it's expected. That reputational risk is both domestic and international. We've heard from our international customers. They want more Canadian propane. We export a significant amount of propane off the West Coast of B.C. to Asian customers. They want to ensure that we are a reliable supplier, and I don't know if we have answered that question at this point.

Senator Lewis: With your members, is there much export done?

Mr. Schick: Not really. We export some finished fuels into the American market, but it's not a primary thing for us. However, when the fuel supply is disrupted, our products are being used to move things around, so the truck system becomes affected. Products are not moving in and out. The railways, obviously, use our fuels as well, so we're impacted across the supply chain. Our fuels go into the marine vessels as well when there are port disruptions. For us, our fuels are used across the system that is in disruption, and that creates inventory problems and challenges for us in that regard as well.

Senator Lewis: Thank you.

Senator Wilson: In terms of essential services, one of the things that we heard from the railways was that we can't cherry-pick cargoes because the network operates as a system, which makes sense to me. I understand that from my previous port experience.

At the same time, it may be a bridge too far for us to say that we're going to make the entire supply chain an essential service, because that does undermine collective bargaining, and that is something that has been protected by the Supreme Court, with some limitations.

Mme Kachur : Je suis d'accord. Dans le secteur du propane, tout le système est conçu pour circuler d'ouest en est, de la production à la distribution. Nos stocks suffisent pour une période de 7 à 14 jours, selon l'endroit où se trouvent les entrepôts et selon la saison. Nous faisons de notre mieux pour maintenir les stocks là où ils doivent être, selon le moment de l'année. Par exemple, juste avant l'arrêt de travail d'août 2025, nos membres ont travaillé fort pour accumuler le maximum de stocks en prévision d'une grève.

Outre ce qu'a dit M. Schick, je signalerais seulement les atteintes à la réputation qui découlent de ces perturbations. Par exemple, lorsque les consommateurs de propane ne reçoivent pas leurs livraisons, il se peut qu'ils ne soient pas au courant des défis liés au transport et des retards à l'échelle du réseau. Ils savent seulement qu'ils ne reçoivent pas leur propane quand ils en ont besoin et à telle date. Ce risque d'atteinte à la réputation est présent tant au Canada qu'à l'étranger. Nous avons entendu le point de vue de nos clients à l'étranger. Ils veulent plus de propane canadien. Nous en exportons beaucoup à partir de la côte Ouest de la Colombie-Britannique vers des clients asiatiques. Ils veulent s'assurer que nous sommes un fournisseur fiable. Je ne sais pas si nous avons déjà répondu à cette question.

Le sénateur Lewis : Vos membres exportent-ils beaucoup?

M. Schick : Pas vraiment. Nous exportons certains carburants finis sur le marché américain, mais ce n'est pas une activité de premier plan. Il reste que, lorsque l'approvisionnement en carburant est perturbé, le secteur du camionnage est touché parce que nos produits sont utilisés dans les transports. Les produits ne sont ni expédiés ni reçus. De toute évidence, les chemins de fer utilisent également nos carburants, ce qui a un impact sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Nos carburants sont également utilisés dans les navires. Les perturbations dans les ports ont donc des conséquences. Nos carburants sont utilisés dans l'ensemble du système qui subit des perturbations, ce qui crée des problèmes de stocks et des défis également sur ce plan.

Le sénateur Lewis : Merci.

Le sénateur Wilson : À propos des services essentiels, les compagnies de chemin de fer nous ont dit entre autres choses que nous ne pouvons pas choisir uniquement certaines cargaisons qui seraient considérées comme essentielles, car le réseau fonctionne comme un système intégré, ce qui me semble logique. C'est ce que je comprends de mon expérience passée dans les activités portuaires.

Par contre, c'est peut-être aller trop loin que de dire que nous allons faire de toute la chaîne d'approvisionnement un service essentiel, car cela minerait la négociation collective, un droit qui, avec certaines limites, a été protégé par la Cour suprême.

One of the things I'm interested in finding is a creative solution that prevents the disruptions and the reputational damage while still protecting the right to bargain.

After the West Coast ports dispute in 2023, a commission was appointed by Vince Ready and Amanda Rogers, and the Rogers-Ready commission recommended, among other things, that a special mediator be appointed earlier on in the process to participate in the process and help parties come to resolution. This would also give the government a window into the negotiation process.

Currently, my understanding from most folks is there's a real lack of visibility into what's actually happening at the table and shedding some light on that might also help to bring these disputes to a conclusion. I'm curious, first, about a recommendation for a special mediator — in terms of both rail and ports, not just ports — and, second, providing a mechanism for greater visibility for industry and the public to see into these negotiations at a certain point in time.

If I can have feedback from both of you on that, that would be great.

Mr. Schick: It makes a lot of sense to me that we respect the individual positions of the different organizations and entities that are involved but that we have a process to bring some clarity and understanding for what those positions are through a mediation process. When the public understands that, I think it can, perhaps, lessen anxiety, because they have a better understanding of what the situation is.

Ms. Kachur: We would agree. I recognize the proposal you brought forward, and I think that makes a lot of sense too. I think transparency is a component that's missing, as well as speed. Speed in resolving these critical issues is something that has been lacking over the last several disputes.

While, as I hear from Mr. Schick, alongside myself, we're reluctant to wade into specific labour mechanisms, your proposal, senator, seems to make sense and touches on the key components we were talking about, which is trying to maintain a secure, durable and reliable supply chain with limited or, ideally, no interruptions, with a dispute-resolution mechanism that allows for timely resolution so that the impacts to Canadians are far less than what we have seen.

Senator Wilson: Based on your response, Ms. Kachur, this question is probably more for you. In terms of that time sensitivity, I'm wondering if maybe parties can negotiate freely, as they typically do, for a set period of time, at which point, if they haven't come to resolution, then somebody like a special mediator is appointed and that visibility into the process kicks

Je voudrais trouver une solution originale pour prévenir les perturbations et les dommages à la réputation tout en protégeant le droit de négocier.

Après le différend survenu dans les ports de la côte Ouest en 2023, une commission a été nommée par Vince Ready et Amanda Rogers, et la commission Rogers-Ready a recommandé, entre autres choses, qu'un médiateur spécial soit nommé plus tôt pour participer au processus et aider les parties à parvenir à un règlement. Cela permettrait aussi au gouvernement de voir ce qui se passe dans le processus de négociation.

Pour l'heure, le message que j'entends de toutes parts, c'est qu'il y a vraiment un manque de visibilité dans le déroulement des négociations. Y jeter un peu de lumière pourrait également aider à régler les différends. Que pensez-vous de la recommandation prévoyant la nomination d'un médiateur spécial — pour les chemins de fer et les ports, pas seulement pour les ports? Deuxièmement, quel est votre avis sur la mise en place d'un mécanisme permettant à l'industrie et au public de voir plus clairement ce qui se passe dans ces négociations à partir d'un certain moment?

Il serait formidable que vous puissiez tous les deux me dire ce que vous en pensez.

M. Schick : Il me semble tout à fait logique que nous respections les positions individuelles des différentes organisations et entités en cause, mais que nous ayons aussi un processus qui permet de préciser et de comprendre ces positions grâce à une médiation. Lorsque le public sait à quoi s'en tenir, cela a des chances d'atténuer son anxiété, parce qu'il comprend mieux la situation.

Mme Kachur : Nous sommes d'accord. Je comprends la proposition que vous avez décrite, et elle me semble tout à fait logique. Il n'y a pas de transparence, et la démarche n'est pas assez rapide. Au cours des derniers différends, on n'a pas agi assez vite pour trouver une solution à ces problèmes graves.

Même si, comme l'a dit M. Schick et comme je le pense moi-même, nous sommes réticents à nous mêler de mécanismes précis en matière syndicale, votre proposition, sénateur, semble logique et touche les éléments clés dont nous avons parlé, soit qu'il faut essayer de maintenir une chaîne d'approvisionnement sûre, durable et fiable en éliminant ou limitant les interruptions de service grâce à un mécanisme de règlement des différends qui aboutit rapidement à une solution afin que les conséquences pour les Canadiens soient bien moindres que celles que nous avons vues jusqu'ici.

Le sénateur Wilson : À en juger par votre réponse, madame Kachur, cette question s'adresse probablement davantage à vous. Comme le temps est un facteur qui compte beaucoup, je me demande si les parties ne pourraient pas négocier librement, comme elles le font d'habitude, pendant une période donnée, après quoi, si elles ne parviennent pas à un règlement, une sorte

in. What would you think of a proposal like that? We'll say 60 days, just to pick something off the shelf.

Ms. Kachur: Certainty, a timeline that people are aware of and knowing there is going to be a resolution on a final date or timing make a lot of sense and would give the market a lot more certainty, so without understanding further details of that, I think we would support that proposal.

Mr. Schick: I think it's helpful to have the expectation set in a system, as you were describing, as well, because it may help focus attention to make sure you get to resolution quickly. Because they understand that there are parameters around the timelines, and that could be an effective option for all parties involved.

Senator Simons: Mr. Schick, I was really impressed with what you said in your opening comments about the need to create more capacity and better resiliency within the supply chain. As I was listening to you, I was thinking about all the other things that have affected Canada's capacity to deliver exports and, indeed, to bring in imports.

We have had rail shut down by fire. We've had rail and highway systems shut down by flooding. We've had rail systems shut down by political protest. We've had shocks to our system caused by the COVID pandemic and by the oscillating tariffs of the Trump regime, which have made it really difficult for people who are exporting to North America to figure out where to send their goods.

I wonder if you could talk a little bit more about — “fragility” is not the right word for it, but our rail system has a lot of inherent reliability problems that go well beyond labour disputes. What would you like to see to make our rail system more resilient so that it could withstand all different kinds of shocks?

Mr. Schick: I think labour disruptions are one piece of the problem. We are highly reliant on rail in Canada for movement of all of our goods. We are a very large country, and there is no other way to move things around in the quantities we need to move them.

I would reflect on the British Columbia floods in 2021, where it was part of the scramble to try to make sure we kept fuel supplied, and what sorts of things we could do there to mitigate that happening in the future. One of the discussions was that the Port of Prince Rupert is unlikely to have the same sort of challenges in any natural disaster as the Port of Vancouver. It is a different rail line across the top. So there would be a targeted investment to be able to have fuel capacity in that market to help support marine transport down into the south coast, for instance.

de médiateur spécial serait nommé et un mécanisme apporterait une certaine visibilité dans le processus. Que penseriez-vous d'une telle proposition? Disons 60 jours, juste pour donner un chiffre.

Mme Kachur : La certitude, un calendrier connu et l'assurance qu'il y aura un règlement au plus tard à une certaine date, tout cela est plein de bon sens. Le marché saurait bien mieux à quoi s'en tenir. Sans connaître tous les détails, je dirais que nous appuierions cette proposition.

M. Schick : Il est utile que certaines attentes soient définies dans le système, comme vous l'avez expliqué. Cela aiderait peut-être à mobiliser l'attention pour arriver à un règlement rapide. Sachant que certains paramètres encadrent les échéances, les parties en cause trouveraient peut-être là une solution efficace.

La sénatrice Simons : Monsieur Schick, j'ai été vraiment impressionnée par ce que vous avez dit dans votre exposé liminaire au sujet de la nécessité d'accroître la capacité et la résilience de la chaîne d'approvisionnement. En vous écoutant, je pensais à toutes les autres choses qui ont nui à la capacité du Canada d'expédier des exportations et même de recevoir des importations.

Des chemins de fer ont été bloqués par des incendies. Des réseaux ferroviaires et routiers ont été paralysés par des inondations. Des réseaux ferroviaires ont été entravés par des protestations politiques. Notre système a été bouleversé par la pandémie de COVID-19 et les droits de douane variables du régime Trump, compliquant la vie des exportateurs nord-américains qui doivent décider vers quelles destinations envoyer leurs marchandises.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Le terme « fragilité » n'est pas le bon, mais notre réseau ferroviaire a beaucoup de problèmes de fiabilité inhérents qui sont loin de se limiter aux conflits de travail. Que souhaitez-vous voir pour rendre notre réseau ferroviaire plus résilient afin qu'il puisse résister à toutes sortes de chocs?

M. Schick : Les conflits de travail ne sont qu'un élément du problème. Au Canada, nous dépendons beaucoup du transport ferroviaire pour l'acheminement de toutes nos marchandises. Notre pays est très vaste, et il n'y a pas d'autre façon de transporter des marchandises en quantité suffisante.

Je pense aux inondations de 2021 en Colombie-Britannique. Nous avons dû faire des pieds et des mains pour maintenir l'approvisionnement en carburant. Je me demande aussi ce que nous pourrions faire pour atténuer les risques que cela ne se reproduise. Il a été dit qu'il est peu probable que le port de Prince Rupert connaisse le même genre de difficulté que celui de Vancouver en cas de catastrophe naturelle. C'est une ligne de chemin de fer différente qui passe plus au nord. Il y aurait donc lieu de consentir un investissement ciblé pour assurer une

Looking toward building resilience is also reflecting on the need for us to be clear that our fuel supplies are changing. What we ran into in the B.C. floods is we didn't run out of gasoline, but we ran out of ethanol, and we had trouble getting that to the market.

Senator Simons: That's interesting.

Mr. Schick: Then we needed ethanol to have nitrogen on top of it, which moves by rail, to keep that safe.

We are rightfully decarbonizing our economy and doing new things, but we have to be cognizant that there is increased complexity associated with that.

Targeted investments to make sure that there are communications and contingency plans to be able to manage that, I think, are really important because in our sector we were affected by the forest fires in Jasper. It's the same sort of thing. I must give credit to the National Supply Chain Office, who came out of that B.C. situation, but I think leveraging and understanding the perspectives of others so we can prioritize and make good decisions would be helpful as well.

It is a big topic. I'm sorry.

Senator Simons: We don't think about this. I had a meeting with the people who run the Port of Prince Rupert a couple of weeks ago, and because I'm from Edmonton, the Port of Prince Rupert is incredibly important to the supply chains back and forth out of northern Alberta. They explained to me that they have a problem in Prince Rupert that the plumbing in the town is so deficient that they cannot bring in more people to live there, because they don't have the infrastructure to build out the size of the community to do the kind of port expansion they would like to do. They don't have places for people to live and to flush.

The vulnerability of our supply chains is based on things that sometimes we just never consider, so I really want to thank you for bringing that to the table to talk about the fact that it isn't just a question of having better labour relations. It is a question of making sure that every part of the supply chain is able to function at capacity so that we don't lose an international reputation for reliability.

Mr. Schick: I wholeheartedly agree. I think that we have to be very careful to ensure that our energy is moving around well, because it fuels everything that we do — pardon the pun — but it

capacité d'approvisionnement en carburant sur ce marché et ainsi aider à soutenir le transport maritime jusqu'au sud de la côte, par exemple.

Pour renforcer la résilience, il faut également réfléchir au fait que nos approvisionnements en carburant changent. Lors des inondations survenues en Colombie-Britannique, nous n'avons pas manqué d'essence, mais nous avons manqué d'éthanol et nous avons eu du mal à l'acheminer sur le marché.

La sénatrice Simons : Intéressant.

M. Schick : Ensuite, nous avons eu besoin d'éthanol pour avoir également de l'azote, qui est acheminé par chemin de fer, afin d'assurer la sécurité.

À juste titre, nous décarbonons notre économie et prenons de nouvelles mesures, mais il ne faut pas oublier qu'on en arrive de la sorte à un niveau de complexité plus élevé.

Il est vraiment important de consentir des investissements ciblés pour s'assurer qu'il y a des communications et des plans d'urgence pour gérer tout cela, car dans notre secteur, nous avons été touchés par les feux de forêt de Jasper. C'est la même chose. Je dois reconnaître le mérite du Bureau national de la chaîne d'approvisionnement, mis en place après les problèmes survenus en Colombie-Britannique, mais il serait également utile de prendre note des points de vue les uns des autres et de les comprendre afin que nous puissions établir des priorités et prendre de bonnes décisions.

Le sujet est très vaste. Je suis désolé.

La sénatrice Simons : Nous ne pensons pas à cela. Il y a quelques semaines, j'ai rencontré des dirigeants du port de Prince Rupert. Comme je viens d'Edmonton, je sais que ce port est extrêmement important pour les chaînes d'approvisionnement du nord de l'Alberta. Ils m'ont expliqué le problème qu'ils ont à Prince Rupert. Le système d'aqueduc municipal est en si mauvais état qu'ils ne peuvent faire venir plus de gens pour venir travailler là-bas. Ils n'ont pas l'infrastructure requise pour agrandir la ville et entreprendre des travaux d'expansion portuaire comme ils le souhaiteraient. Ils ne peuvent pas offrir aux gens des logements raccordés à un système d'égout.

La vulnérabilité de nos chaînes d'approvisionnement est attribuable à des facteurs que nous ne prenons pas toujours en considération. Je tiens donc à vous remercier d'avoir soulevé ce point et de nous rappeler que ce n'est pas seulement une question d'amélioration des relations de travail. Il faut aussi veiller à ce que tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement fonctionnent au maximum de leur capacité afin que nous ne perdions pas notre réputation internationale de fiabilité.

M. Schick : Je suis tout à fait d'accord. Nous devons faire très attention et nous assurer que notre énergie est acheminée rondement, car elle alimente littéralement toutes nos

is also critical that our infrastructure is maintained, recognizing the vulnerabilities and making sure we are adapting and spending money appropriately to make the supply chains resilient to all sorts of different types of challenges. This may not be just reflective in something — as you've described — like a labour disruption. It could be anything else that disrupts the supply chains.

What are we going to do as a country to make sure that we are spending the money that we need to spend, because we don't have unlimited funds, to make sure that our key energy supplies are met? There are other things that are, obviously, just as important as well. I think that it is fundamental to the success of our economy that we start spending more time and making sure that we are smart about that.

Senator Simons: Thank you very much.

Ms. Kachur: Just to amplify, senator, what you just said, the Port of Prince Rupert is where the two Canadian propane export terminals are located, so it is an incredibly important port from a propane perspective.

To echo the comments about creating a durable and reliable supply chain, it is all modes in all directions. To your point, Canadians are incredibly vulnerable to impacts from any of those pieces, so appropriate investment is really to the benefit of both our sectors and the country.

The Chair: Thank you very much.

[Translation]

Senator Aucoin: The discussion and your answers are very interesting. You say that the supply chain is important from one end to the other, we need to make sure the infrastructure is up to par and we need to make the appropriate investments. I liked Senator Wilson's questions. I have questions about sections 87.4 and 87.7. If I understand correctly, you don't want to hold discussions or intervene when it comes to changing the law. When there is a strike, are you consulted as to whether your fuels and propane are an essential good or energy, like grain, for example? Under the law, only the union and the employer can hold discussions. There is no obligation to consult you.

[English]

Mr. Schick: It is an important comment. I think we, in the case of our business, try to keep Natural Resources Canada up to speed on where there are vulnerabilities when there is a disruption. We work with the bureaucracy to try to make sure that there is an understanding of where there are vulnerabilities in the market and where there are shortages of supplies because

activités. Nous devons également veiller à ce que nos infrastructures soient maintenues, tout en reconnaissant les vulnérabilités, en nous adaptant et en investissant judicieusement pour renforcer la résilience des chaînes d'approvisionnement face à une diversité de défis. Cela ne s'applique peut-être pas seulement à un arrêt de travail, comme vous l'avez dit, mais à tout ce qui peut perturber les chaînes d'approvisionnement.

En tant que pays, qu'allons-nous faire pour nous assurer que nous dépensons là où nous devons dépenser, parce que notre budget n'est pas illimité, tout en répondant à nos besoins d'approvisionnement énergétique? D'autres produits sont évidemment tout aussi importants. Pour assurer notre prospérité économique, je pense que nous devons commencer à consacrer plus de temps à cette question et à faire preuve d'intelligence à cet égard.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup.

Mme Kachur : Pour donner suite à ce que vous venez de dire, sénatrice, j'ajoute que les deux terminaux canadiens d'exportation de propane se trouvent au port de Prince Rupert. Ce port joue donc un rôle essentiel pour le propane.

Pour faire écho aux commentaires sur la création d'une chaîne d'approvisionnement durable et fiable, je signale que nous parlons de tous les modes de transport et dans toutes les directions. Comme vous l'avez dit, les Canadiens sont extrêmement vulnérables aux répercussions de l'un ou l'autre de ces éléments. Des investissements judicieux profitent donc à la fois à nos secteurs et au pays.

Le président : Merci beaucoup.

[Français]

Le sénateur Aucoin : La discussion et vos réponses sont très intéressantes. Vous dites que la ligne d'approvisionnement est importante d'un bout à l'autre, qu'il faut s'assurer que les infrastructures sont adéquates qu'il faut faire des investissements pertinents. J'ai aimé les questions du sénateur Wilson. J'ai des questions par rapport aux articles 87.4 et 87.7. Si je comprends bien, vous ne voulez pas discuter ou intervenir s'il s'agit de changer la loi. Dans le cas d'une grève, êtes-vous consultés pour voir si vos carburants et vos propane sont une denrée ou une énergie essentielle, comme le grain, par exemple? Selon la loi, seuls le syndicat et l'employeur peuvent discuter. Il n'existe aucune obligation de vous consulter.

[Traduction]

M. Schick : C'est une observation judicieuse. Pour ce qui est de notre secteur, nous essayons de tenir Ressources naturelles Canada au courant des vulnérabilités en cas de perturbation. Nous collaborons avec les fonctionnaires pour nous assurer qu'ils comprennent bien où sont les vulnérabilités sur le marché et où il y a une pénurie de stocks parce que les réserves sont

inventories have been drawn down, and I think it would be the same for others. We are not involved in those conversations, but we try to share with government where we see challenges that could occur. It's important for that communication to occur to understand where the ramifications may be on the consumer and on our economy.

The Chair: Ms. Kachur, a comment?

Ms. Kachur: I would agree. We have seen propane classified as an essential good by both Ontario and Quebec in the early days of COVID. The provinces declared that the production, procurement, transmission and distribution of energy, inclusive, were essential activities.

If and when we do see potential disruptions — predictable disruptions — to the supply chain, I think what Mr. Schick and I are asking for is to classify energy as an essential good, as you said, the same way grain is. Because at this point, there is no mechanism for us to do so, and current discussions have not proceeded in the way we had hoped with the Class I carriers.

[Translation]

Senator Aucoin: You answered my second question about section 87.7, under which grain is an essential good, since the wording of the Canada Labour Code says that health and safety must be ensured. However, if I understand your argument, if propane is identified as an essential energy like other fuels, then the supply chain can move forward. Do you have any comments about that, Mr. Schick?

[English]

Mr. Schick: I'm not familiar with the particular code numbers, but we would agree that now, with all the changes in our economy — climate change implications, forest fires, all of these things — our products are essential. I should also mention that we work closely with the Canadian Propane Association, and we understand each other's perspectives. We agree about propane's importance as well. Any energy that Canadians use on a daily basis in support of their daily lives is an essential service to which we can't have substantial disruptions, because we don't have an unlimited capacity to adapt.

Senator Aucoin: Thank you.

Senator Arnold: Thank you both for being with us here tonight. We have heard that this is stressful. I don't know if anyone says, "I feel the stress of some of the labour negotiations that are coming up," but we have heard from almost every

épuisées. Je pense que c'est pareil pour les autres secteurs. Nous ne participons pas aux discussions, mais nous informons le gouvernement des problèmes qui risquent de se poser. Il est important d'avoir ce canal de communication pour comprendre quelles pourraient être les répercussions d'une perturbation sur le consommateur et sur notre économie.

Le président : Madame Kachur, vous avez un commentaire?

Mme Kachur : Je suis d'accord. Au début de la pandémie, l'Ontario et le Québec ont classé le propane parmi les biens essentiels. Ces provinces ont déclaré que la production, l'acquisition, le transport et la distribution d'énergie étaient des activités essentielles.

Si jamais nous anticipons des perturbations potentielles — des perturbations prévisibles — dans la chaîne d'approvisionnement, ce que M. Schick et moi-même demandons, c'est que l'énergie soit classée comme un bien essentiel, au même titre que le grain, comme vous l'avez dit. Pour le moment, il n'existe aucun mécanisme nous permettant de le faire et les discussions en cours avec les transporteurs de classe 1 n'ont pas donné les résultats escomptés.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Vous avez répondu à ma deuxième question sur l'article 87.7, selon lequel le grain est une denrée essentielle, car dans le libellé du Code canadien du travail, on indique qu'il faut assurer la sécurité et la santé. Toutefois, si je comprends bien votre commentaire, si le propane était identifié comme une énergie essentielle comme d'autres carburants, à ce moment-là, on pourrait continuer la chaîne d'approvisionnement. Avez-vous des commentaires à ce sujet, monsieur Schick?

[Traduction]

M. Schick : Je ne connais pas bien les numéros des articles du code, mais nous sommes d'accord pour dire qu'aujourd'hui, compte tenu de tous les événements qui ont une incidence sur notre économie — changements climatiques, incendies de forêt et tout le reste —, nos produits sont essentiels. Je tiens également à mentionner que nous travaillons en étroite collaboration avec l'Association canadienne du propane et que nous comprenons bien nos points de vue respectifs. Nous reconnaissons l'importance du propane. Tous les produits énergétiques que les Canadiens consomment pour leurs activités quotidiennes sont considérés comme des services essentiels qui ne peuvent soutenir de perturbations importantes, parce que notre capacité d'adaptation a des limites.

Le sénateur Aucoin : Je vous remercie.

La sénatrice Arnold : Je remercie nos deux témoins d'être parmi nous ce soir. Nous avons entendu dire que c'est une situation stressante. Je ne sais pas si quelqu'un ressent du stress à l'approche des négociations collectives, mais presque tous les

witness that what they provide is essential, that there are no alternatives and that there are national-level consequences.

What we are trying to determine is how we can come up with solutions for this. Senator Duncan was talking about the special mediator; that's one thing. I was having a conversation with Senator Robinson today, and she was talking about propane and its impact on chickens. It heats and cools the barns. If they don't have the propane for a certain number of hours, a lot of chickens will die.

Everyone can make these cases, but we need to find a way to come up with some solutions that still respect the fact there is a constitutional right to collective bargaining and that sort of thing.

Mr. Schick, at the very beginning, you talked about some actions that you would like to see. You were talking about supply security and better coordination of outcomes. Communications keeps coming up over and over in the context of this. People are not talking to each other to tell the story of what the gross implications of these things are in our communities. My question to you is this: Of those things you would like to see in the future, would any of them help with labour relations? Are there things that would make labour relations better?

Mr. Schick: I would reflect on the B.C. floods situation. I made the comment that energy is the most important thing because if we don't have energy, we cannot move anything around. Then I began to learn from other parties about products that I had never considered that are equally or more important than energy. One is chlorine for drinking water. Somebody mentioned animal feed for cattle. If that's not available within a few days, you will have tremendous problems.

I'm reinforcing your comment that communication and transparency are where the challenges lie. I was surprised by those conversations facilitated by the government at Transport Canada how much respect there was for people's positions once they understood how things were impacting them when everybody thinks their products are the most important.

I appreciate the challenges you have in trying to come up with solutions when everybody says that their issues are the most important thing for them. That gets to a framework that allows governments at some point — I'm not going to comment on when that is — to take action quickly so that we don't get into situations where we are having long-lasting impacts on the economy.

The Chair: Ms. Kachur?

témoins nous ont dit que le service qu'ils fournissent est essentiel, qu'il n'existe aucune solution de rechange et que les répercussions se font sentir à l'échelle du pays.

Ce que nous essayons de déterminer, ce sont des solutions à ce problème. La sénatrice Duncan a parlé du médiateur spécial; c'est un point. J'ai discuté avec la sénatrice Robinson aujourd'hui, et elle m'a parlé du propane et de son impact sur les poulets. Il sert à chauffer et à refroidir les poulaillers. Si le propane vient à manquer durant un certain nombre d'heures, cela causera la mort de beaucoup de poulets.

Tout le monde peut faire valoir des arguments semblables, mais nous devons trouver des solutions qui n'enfreignent pas le droit constitutionnel à la négociation collective et ce genre de choses.

Monsieur Schick, au début de votre allocution, vous avez parlé des mesures que vous souhaitez voir en place. Vous avez aussi parlé de la sécurité de l'approvisionnement et d'une meilleure coordination des résultats. La question des communications revient sans cesse dans ce contexte. Les gens ne se parlent pas des graves implications de tout cela au sein de nos collectivités. Ma question est la suivante : parmi les mesures que vous souhaiteriez voir en place à l'avenir, certaines pourraient-elles contribuer à une meilleure gestion des relations de travail? Lesquelles pourraient améliorer les relations de travail?

M. Schick : Je vais parler des inondations survenues en Colombie-Britannique. J'ai dit que l'énergie est le bien le plus important parce que sans énergie, nous ne pouvons rien transporter. Par la suite, d'autres intervenants ont attiré mon attention sur d'autres produits auxquels je n'avais jamais pensé et qui sont tout aussi importants que l'énergie, voire davantage. Il y a d'abord le chlore pour l'eau potable. Quelqu'un a parlé des aliments pour le bétail. Si ces produits ne sont pas disponibles, cela créera de graves problèmes au bout de quelques jours.

Je suis tout à fait d'accord avec vous pour dire que la communication et la transparence sont au cœur du problème. J'ai été surpris, dans le cadre des discussions dirigées par des fonctionnaires de Transports Canada, de constater le grand respect dont faisaient preuve les intervenants les uns envers les autres, après avoir compris ce qui se passait quand tout le monde pense que ses propres produits sont les plus importants.

Je sais que c'est compliqué pour vous de proposer des solutions quand tous vos interlocuteurs vous disent que leurs problèmes sont les plus importants. Pourquoi ne pas établir un cadre permettant aux gouvernements de prendre des mesures immédiates — je ne vais pas dire à quel moment — pour nous éviter de nous retrouver dans des situations qui pourraient avoir des répercussions durables sur l'économie?

Le président : Madame Kachur, vous avez des commentaires à faire?

Ms. Kachur: I would agree with what Mr. Schick just said. We both have provided a potential solution or option for the group to consider. The current language in the Canada Labour Code focuses on threats to public health and safety and security, but does not consider the economic impacts. Our comments today are intended to reflect that economic impacts are just as essential and should be considered alongside public health, safety and security considerations under the Labour Code language.

The Chair: Thank you.

Senator Quinn: Thank you, witnesses, for being here. Ms. Kachur, thank you for your last comment. Both of you said that you were not going to get into the regulations, but you are doing just that now. From what I heard, you would support adding to “. . . the safety or health of the public” a clause such as “. . . or the economic security of Canada and Canadians . . .” or something like that. That’s what I thought I heard you say, but I need to hear whether you agree with that or not — for the record.

Ms. Kachur: Yes. I apologize if I didn’t make that clearer earlier. We don’t have a purview to talk about negotiations, unions, the right to representation and strike. But to answer the question directly, yes, we think the economic criteria should be considered in the Labour Code language, specifically for the energy sector.

Senator Quinn: Thank you. Mr. Schick, would you agree with that as well?

Mr. Schick: I would. When it comes to energy — and specifically, that’s what we know — I would argue that health and public safety are necessary to make sure that we have the energy getting to the places that need transportation fuel.

Senator Quinn: Should economic considerations feed in?

Mr. Schick: The economic considerations lead to public and health safety.

Senator Quinn: I just want to keep moving. Would either of you suggest that if there is a railway strike, trucks are an option for moving your products around the country in a way that would keep the supply at the levels required?

Mr. Schick: No, not on the scale we need them to be.

Ms. Kachur: I agree. We don’t have enough trucks or enough drivers.

Mme Kachur : Je suis d’accord avec ce que vient de dire M. Schick. Nous avons tous les deux proposé une solution ou une option à votre groupe aux fins d’examen. Le libellé actuel du Code canadien du travail met l’accent sur les menaces à la santé et à la sécurité du public, mais pas sur les répercussions économiques. Nos observations d’aujourd’hui visent à démontrer que les répercussions économiques sont tout aussi essentielles et qu’elles devraient être prises en compte dans le Code du travail, au même titre que les facteurs de santé et de sécurité du public.

Le président : Je vous remercie.

Le sénateur Quinn : Je remercie les témoins de leur présence. Madame Kachur, je vous remercie pour votre dernier commentaire. Vous avez tous les deux dit que vous n’alliez pas parler de réglementation, mais c’est ce que vous êtes en train de faire. D’après ce que j’ai entendu, vous seriez en faveur de l’ajout, après les mots « ... la sécurité ou la santé du public », d’une disposition comme « ... ou la sécurité économique du Canada et des Canadiens... » ou quelque chose du genre. C’est ce que je crois vous avoir entendu dire, mais j’ai besoin que vous me confirmiez officiellement que vous êtes d’accord avec cela.

Mme Kachur : Oui. Je m’excuse de ne pas avoir été assez claire là-dessus tout à l’heure. Nous n’avons pas compétence pour parler de négociations, de syndicats, du droit à la représentation et de la grève. Mais pour répondre directement à votre question, oui, nous pensons que les critères économiques devraient être pris en compte dans le libellé du Code du travail, particulièrement en ce qui concerne le secteur de l’énergie.

Le sénateur Quinn : Merci. Monsieur Schick, êtes-vous également d’accord là-dessus?

M. Schick : Oui. En ce qui concerne l’énergie — qui est notre domaine de compétence —, je dirais que la santé et la sécurité du public sont nécessaires pour nous permettre d’acheminer l’énergie aux endroits où le carburant de transport est nécessaire.

Le sénateur Quinn : Les facteurs économiques devraient-ils être inclus dans le libellé?

M. Schick : Les facteurs économiques sont reliés à la sécurité et à la santé du public.

Le sénateur Quinn : Je vais continuer en vous demandant, à l’un ou l’autre d’entre vous, si les camions seraient une option pour transporter vos produits partout au pays, en cas de grève des chemins de fer, afin de maintenir l’approvisionnement aux niveaux requis?

M. Schick : Non, pas à une si grande échelle.

Mme Kachur : Je suis d’accord. Nous n’avons pas assez de camions ou de camionneurs.

Senator Quinn: The reason I ask that is because we have some cases that one can review in which the Canada Industrial Relations Board, or CIRB, made commentary that an alternative option during strike situations is trucks. That leads me to think that what we need to suggest is that the CIRB should consult experts so that the CIRB clearly understands the implications of some of the commentary they may put forward for alternate methods for moving things through the supply chain.

As a supply chain guy myself, some of the things that I've read about, decisions coming from CIRB don't make sense. Do you think that having expertise at the CIRB so that they can query in areas in which they may not have the expertise would help guide them to a better conclusion?

Ms. Kachur: I can quote the President of the Canadian Trucking Alliance during the last strike. He publicly said that there are not enough trucks or enough drivers to make a dent in what we need to do to make up for the rail service disruption.

Senator Quinn: Would the CIRB benefit from having experts from the industry provide input so they could make better-informed decisions?

Ms. Kachur: Absolutely.

Senator Quinn: Being from Atlantic Canada, I'm interested in propane and the supply chain that brings propane to the Maritimes. My understanding is that it originates in Sarnia, and it arrives in the Maritimes, but there is a limited storage capacity, and that capacity is used up very quickly, and there is no propane.

Ms. Kachur: That is correct.

Senator Quinn: Is that an accurate understanding?

Ms. Kachur: Yes. That's the correct classification.

Senator Quinn: So that brings me back to section 87.4 of the Labour Code. I know you said you don't want to touch that, but I'm going to pursue it. It says here, "... to prevent an immediate and serious danger to the safety or health of the public." Should the word "immediate" be dropped to give the CIRB greater flexibility in understanding that it may not be right now, within the next hour. I ask because that seems to be inhibiting their flexibility to see what is essential and what it means to be a "danger to the safety or health of the public," as well as to the economy, as we have talked about. Do you think the word "immediate" should be dropped from that particular section 87.4, which I'm sure you are familiar with?

Le sénateur Quinn : Je vous pose la question parce que dans certaines de ses décisions, le Conseil canadien des relations industrielles, ou CCRI, a indiqué que le recours à des camions pourrait être une solution de rechange en cas de grève. Nous devrions peut-être suggérer au CCRI de consulter des experts afin de comprendre clairement les répercussions de certaines des recommandations qu'il pourrait formuler comme solution de rechange pour l'acheminement des produits le long de la chaîne d'approvisionnement.

Ayant moi-même une bonne connaissance des chaînes d'approvisionnement et d'après ce que j'ai lu, certaines décisions du CCRI ne sont pas logiques. Pensez-vous que si le CCRI avait accès à des conseils d'experts, cela aiderait ses membres à faire des recherches dans les domaines qu'ils connaissent moins bien et à en arriver à de meilleures conclusions?

Mme Kachur : Je me permets de rappeler ce que le président de l'Alliance canadienne du camionnage a dit durant la dernière grève. Il a déclaré publiquement qu'il n'y avait pas suffisamment de camions ou de camionneurs pour compenser l'interruption du service ferroviaire.

Le sénateur Quinn : Serait-il avantageux que le CCRI demande l'aide d'experts du secteur afin de rendre des décisions plus pertinentes?

Mme Kachur : Certainement.

Le sénateur Quinn : Étant originaire du Canada atlantique, je m'intéresse au propane et à la chaîne d'approvisionnement qui achemine ce produit vers les Maritimes. D'après ce que je comprends, le propane est acheminé de Sarnia jusqu'aux Maritimes, mais la capacité de stockage étant limitée, elle est très rapidement écoulee. Après, il n'y a plus de propane.

Mme Kachur : C'est exact.

Le sénateur Quinn : Est-ce que j'ai bien compris?

Mme Kachur : Oui, c'est une bonne analyse.

Le sénateur Quinn : Cela me ramène à l'article 87.4 du Code canadien du travail. Je sais que vous avez dit ne pas vouloir aborder la réglementation, mais je vais poursuivre quand même. Voici ce que dit cet article : « ... pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public. » Faudrait-il supprimer le mot « imminents » afin de donner au CCRI une plus grande latitude dans sa compréhension que le risque ne se posera peut-être pas tout de suite, ni dans la prochaine heure? Je pose la question parce que ce libellé semble empêcher les membres du conseil de voir ce qui est essentiel et de comprendre ce qu'on entend par « risque pour la sécurité ou la santé du public » ainsi que pour l'économie, comme nous l'avons déjà dit. Selon vous, y aurait-il lieu de supprimer le mot « imminents » de l'article 87.4, que vous connaissez sûrement?

Ms. Kachur: You raise an important point because “immediate” means different things to different products, as Mr. Schick just pointed out. As I have learned, along the supply chain, some products cannot sit in the tanks or in the rail storage for an extended period of time the way that other products can.

Senator Quinn: Do you agree with dropping the word “immediate”?

Ms. Kachur: Yes, that is an interesting consideration.

Mr. Schick: I do.

Senator Mohamed: My issue is around the same time. If you think about all the things we have to balance, it is a delicate balance between the right to strike, the need to keep the economy moving, protecting our international reputation more now than ever before, ministerial discretion and the conversation we’ve had over the last few weeks, which was the safeguarding of the goods because of the impact of goods sitting there and what happens to them.

I find myself thinking about this in terms of the fact that you have the pre-strike period, and then you have the period all the way through to a resolution. At some point, different things are going to be used. It might be ministerial discretion; it may be a back-to-work order. But the issue of time here is one that we hear almost from every person who has appeared.

I’m just curious, from your point of view, what is the ideal time to make sure you’ve balanced all of those interests? I don’t know if you can answer that, but I’m new to this committee, new to this issue. And the issue of immediacy, if you dropped that, you still have to worry about time. How long is too long, and how little is too little to make sure you balance that?

Is there a threshold that it can’t go above this amount of cost? Is it a threshold of “We can’t go past X number of days”? How do we set the system up so that everyone understands this is the period of time we’re going to work within to try and resolve this? It doesn’t take away the right to strike. It doesn’t take away the concern over the economy. I wonder if both of you can be as specific as possible in trying to help me understand that part of the dynamic.

Mr. Schick: I would say that is product-specific almost and what the inventories are and those sorts of things. So it’s difficult to lay out a time frame. For some products, a week is a long time. In some of our refinery inventory situations, a week or two is about as long as we can go, so I can reflect on that. For others it may be even shorter. I understood from previous experience

Mme Kachur : Vous soulevez un point important parce que la signification du mot « imminent » varie selon les produits, comme M. Schick vient de le faire remarquer. Je crois savoir que, tout au long de la chaîne d’approvisionnement, certains produits ne peuvent pas rester bloqués dans les réservoirs ou dans l’aire d’entreposage de wagons durant une période prolongée, contrairement à d’autres produits.

Le sénateur Quinn : Êtes-vous d’accord pour supprimer le mot « imminents »?

Mme Kachur : Oui, c’est une proposition intéressante.

M. Schick : Je suis d’accord.

La sénatrice Mohamed : Je m’intéresse au laps de temps. Compte tenu de tous les éléments qui doivent être soupesés, c’est un équilibre délicat que nous devons trouver entre le droit de grève, la nécessité de faire rouler l’économie, la nécessité de protéger notre réputation internationale plus que jamais auparavant, le pouvoir discrétionnaire du ministre et ce dont il a été question au cours des dernières semaines, soit la protection des biens contre les répercussions découlant de leur blocage le long de la chaîne d’approvisionnement et de ce qui leur arrivera.

En termes de temps, nous devons tenir compte de la période précédant la grève ainsi que de la durée de la grève jusqu’au règlement du conflit. Certaines mesures peuvent être prises à un moment ou l’autre : le pouvoir discrétionnaire du ministre d’intervenir ou l’émission d’un ordre de retour au travail. Mais presque tous les témoins que nous avons entendus nous ont parlé du facteur temps.

Je suis curieuse de savoir à quel moment, idéalement, l’équilibre est atteint entre tous ces intérêts. Comme je suis nouvelle au comité, je ne sais pas si vous pouvez répondre à cette question. Même si vous laissez tomber le critère de l’imminence, vous devez quand même vous soucier du facteur temps. À quel moment peut-on dire que le délai est trop long ou qu’il est trop court pour trouver un équilibre entre tous ces critères?

Y a-t-il une limite de temps à ne pas dépasser? Par exemple, y a-t-il un seuil de X jours à ne pas dépasser? Comment pouvons-nous procéder pour que tout le monde comprenne que nous devons essayer de régler le problème dans un laps de temps donné, sans que cela porte atteinte au droit de grève ou à l’économie. Je vous demanderais de me répondre de manière très précise afin de m’aider à comprendre cette partie de la dynamique.

M. Schick : Je dirais que cela dépend souvent du produit et des stocks disponibles. Il est donc difficile d’établir un laps de temps précis. Pour certains produits, une semaine c’est long. Certaines de nos raffineries peuvent tenir une semaine ou deux, mais d’autres tiendront moins longtemps. D’après mon expérience, pour le chlore, il n’y a parfois que trois ou

that chlorine in some cases only has three or four days of supply, so we need to have that there. So it's difficult to come up with a temporal sort of generality, in my view.

I do think that one of the problems is our labour approaches around brinkmanship, right? It always pushes it right to the end, and that is a problematic viewpoint because you're always working to just before a crisis.

I don't know that anybody can come up with a solution that doesn't help with that. As both sides try to gain the optimal solution, they're working to the end. That's problematic in terms of the challenges that we're hearing. A framework that established a time around how much there is before there is an expected action to take place makes sense to me.

Ms. Kachur: To add to what Mr. Schick was saying, I agree. It's difficult to wrap your head around. That report I referenced earlier from the Western Canadian Shippers' Coalition, they tried to address this from an economic-indicators-of-threshold level. The three ideas they came up with that you can wrap your head around a little bit is the percentage of GDP impacted if you amalgamate all the goods impacted, the value of goods impacted in terms of a dollar figure and the number of dependent industries affected. Those are three indicators that we've talked about as a commodity group in the last little while, to answer your question, because we've been talking about the same thing. How do you indicate the emergent threshold? How do you measure the urgency? I hope that is helpful.

[Translation]

Senator Cormier: Since the beginning of our study, some things have kept coming up: the need for a balance between businesses and workers, the need to determine what essential services are and the need to determine when the government will intervene. There's also a question as to when the appropriate time is to bring in a mediator. How do we determine when it is necessary to bring in an arbitrator?

I'll give you a scenario. You're both contractors and we're employees. You want the company to work as well as possible and you want to avoid labour disputes as far as possible, since we all agree that this is important for all Canadians. What will you tell your employees at the outset? What values will you articulate? What bases for the working relationship will you articulate?

This may be a philosophical question, but we're trying to understand the source that leads to a labour dispute. I'm not sure that this will lead us to change the Canada Labour Code, but it may help us better understand. Could you give me three values

quatre jours d'approvisionnement, nous devons donc acheminer ce produit à destination. Il m'est donc difficile de vous indiquer un laps de temps général.

L'un des problèmes, selon moi, c'est notre approche en matière de négociation, la stratégie du bord de l'abîme, n'est-ce pas? La tension est maintenue jusqu'à la toute fin. Cette approche pose un problème parce que nous travaillons toujours jusqu'au dernier moment avant une crise.

J'ignore si quelqu'un peut trouver une solution qui n'encourage pas cette approche. Comme chacune des deux parties tente de trouver la solution la plus avantageuse pour elle-même, chacune tient son bout jusqu'à la toute fin. Cela pose un problème par rapport aux défis dont nous parlons. Il serait logique, selon moi, d'avoir un cadre qui fixe une période au terme de laquelle une mesure attendue sera prise.

Mme Kachur : Je suis d'accord avec ce que vient de dire M. Schick. Il est difficile de s'y retrouver. Dans le rapport de la Western Canadian Shippers' Coalition, dont j'ai parlé tout à l'heure, les auteurs ont voulu aborder cette question en se basant sur des indicateurs économiques du seuil. Ils ont proposé trois idées : le pourcentage du PIB qui serait touché si vous additionnez tous les biens touchés, la valeur de ces biens en dollars et le nombre d'industries dépendantes touchées. Ce sont trois indicateurs dont nous venons de parler, en tant que groupe de producteurs spécialisés, pour répondre à votre question, parce que nous parlons de la même chose. Comment indiquer le seuil d'urgence? Comment mesurer l'urgence? J'espère que cela vous sera utile.

[Français]

Le sénateur Cormier : Depuis le début de l'étude que l'on fait, on entend les mêmes choses qui reviennent, c'est-à-dire le besoin d'un équilibre entre les entreprises et les travailleurs, le besoin de déterminer ce que sont les services essentiels et le besoin de déterminer quand le gouvernement interviendra. On se demande aussi quel est le moment opportun pour faire appel à un médiateur. Comment déterminer le moment où il sera nécessaire de faire appel à un arbitre?

Je fais une mise en situation. Vous êtes tous les deux des entrepreneurs et nous sommes des employés. Vous voulez que l'entreprise fonctionne le mieux possible et vous voulez éviter, autant que faire se peut, les conflits de travail, puisqu'on est tous d'accord pour dire que c'est important pour l'ensemble des citoyens. Que direz-vous à vos employés au départ? Quelles sont les valeurs que vous énoncerez? Quelles sont les bases de la relation de travail que vous énoncerez?

C'est peut-être une question philosophique, mais on essaie de comprendre quelle est la source qui mène à un conflit de travail. Je ne suis pas sûr que cela nous amènera à changer le Code canadien du travail, mais cela nous aidera peut-être à mieux

or three priorities that you would pass on to your employees right off the bat?

[English]

Mr. Schick: When we are speaking to employees, it is clear to make them understand the broader picture around what the implications are of a strike to take place is something that I would do. It comes from having a good relationship with your employees in the first place. If it's confrontational as a baseline, it becomes difficult to do that because there is no trust between the two.

As an employer, where you express the criticality and why their jobs are tied to the success of this over time and how the country's success is reliant on them, and emphasize the recognition of their importance in those roles in supporting the country — I don't know that necessarily labour conversations start with that, and I don't know how much it would help — it's really working toward building trust that would be a necessary conversation to avoid the level of conflict that we sometimes see.

Ms. Kachur: Mr. Schick raises good points. In my assessment of the potential challenges between an employer and employee, it often comes down to three points: balancing workers' rights with the economic necessity, ensuring fair compensation and preventing the abuse of the essential service designation. To me, those would be the three talking points between the employee and the employer, and it's a balance of all three of those points, isn't it? Because we have a duopoly in terms of the rail system here in Canada. So what impacts one, impacts the other. I've had both CPKC and CN say to me that what happens to one railway affects the other because there are only two.

As Mr. Schick said, it is really a balancing of that conversation in the broader national context. It's not an easy question to answer. That's why we're here today. But those are the three sticking points or the three points that have come up in negotiations over the last couple of years. I think there needs to be better clarity and communication on it, as was pointed out earlier.

[Translation]

Senator Cormier: Thank you.

Senator Miville-Dechêne: The Government of Quebec has passed new legislation on essential services by adding the well-being of the population criterion. We didn't go as far in what concerns us here, that is to say the issue of economic hardship, which is what some would like us to include in our legislation. However, we talked about the well-being of the population. For Quebec, which has always had unions and has the highest number of strikes in Canada, this is a small

comprendre. Pourriez-vous me donner trois valeurs ou trois priorités que vous transmettriez à vos employés dès le départ?

[Traduction]

M. Schick : Dans le cadre de nos discussions avec les employés, il est clair que nous devons leur donner un portrait global des répercussions d'une grève. Pour cela, il faut d'abord entretenir de bonnes relations avec eux. Si la relation est conflictuelle dès le départ, cela devient difficile à cause du manque de confiance entre les deux parties.

En tant qu'employeur, si vous expliquez à vos employés le rôle essentiel de leurs emplois et la raison pour laquelle ils sont liés à la réussite future de l'entreprise, si vous leur expliquez que le succès du pays dépend d'eux et si vous reconnaissez le rôle important qu'ils jouent pour soutenir le pays — je ne sais pas si les discussions avec les syndicats commencent nécessairement de cette manière, et je ne sais pas dans quelle mesure cela serait utile —, mais il faut sérieusement essayer de rétablir le lien de confiance. C'est une discussion qu'il faut avoir si nous voulons éviter les conflits d'une ampleur que nous voyons parfois.

Mme Kachur : M. Schick soulève de bons points. Dans mon évaluation des défis potentiels entre un employeur et un employé, j'essaie souvent d'établir un équilibre entre les droits des travailleurs, les impératifs économiques, une rémunération équitable, tout en évitant d'utiliser exagérément la désignation de service essentiel. Ce sont là, à mon avis, les trois points de discussion entre l'employé et l'employeur. Il faut maintenir un équilibre entre ces trois points en raison du duopole ferroviaire que nous avons ici au Canada. Ce qui a un impact sur un chemin de fer a aussi un impact sur l'autre. Des représentants du CPKC et du CN m'ont confirmé que ce qui arrive à un chemin de fer a une incidence sur l'autre parce qu'ils ne sont que deux.

Comme l'a dit M. Schick, il faut vraiment trouver un juste équilibre entre ces éléments dans le contexte national. Il n'est pas facile de répondre à cette question. C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. Mais ce sont les trois points de friction ou les trois points qui ont été soulevés dans les négociations des dernières années. Je pense qu'il faut plus de transparence et une meilleure communication, comme nous le disions tout à l'heure.

[Français]

Le sénateur Cormier : Merci.

La sénatrice Miville-Dechêne : Le gouvernement du Québec a adopté une nouvelle loi concernant les services essentiels en ajoutant le critère du bien-être de la population. On n'est pas allé aussi loin dans ce qui nous concerne ici, c'est-à-dire la question des préjudices économiques, qui est ce que certains voudraient que l'on inclue dans notre législation. Cependant, on a parlé du bien-être de la population. Pour le Québec, qui a toujours été syndiqué et où le nombre de grèves est le plus élevé au Canada,

revolution, and it changes the balance of power in conflicts like the public transit dispute we just saw. However, it's essentially a balance of power that goes beyond values. Rail and port employees have an extraordinary balance of power, because they don't hurt their employer the most, they hurt all the businesses that depend on that system.

I'm trying to get some clarity, because we've had several witnesses come to us and say that they consider what they provide to be an essential service, but by definition, if they all consider themselves essential services, then that won't mean anything. So that's not necessarily the way to go to find a solution. There's potash, grain, meat and fuel. I understand that all of those are important, so I don't see how we can find a solution. Therefore, I come back to this idea of compulsory arbitration, which is a much more radical solution. However, I don't know if that's what you're thinking.

I have one last point. When you talked about shedding light on and creating visibility around negotiations, that totally flies in the face of everything the parties always say about negotiations, which is that everything has to remain 100% confidential, because otherwise it won't work, and all the leaks will be used to undermine negotiations. Now, I'm not saying that you're not right, but I think it's quite a novel proposal.

Therefore, I'd like to hear what you have to say about this idea of essential services. You all talk about it, but it seems to me that it's very difficult to distinguish between what is essential and what isn't. If all trains are filled with services that are only essential, there won't be a strike.

It was a long question, I agree.

[English]

Mr. Schick: Without an easy answer. I do think it is a valid point. Not everything is an essential service.

I do appreciate the comment about well-being because I would argue that economic harm does affect the well-being of the population in a significant way. Well-being is a broad but important conversation because when people don't have the products that they need, then their well-being is affected. It is not an immediate harm, but their well-being is being undermined, and economic harm would have that basis.

Not everything is an essential service all the time, but when you run out of propane in the North because of a labour disruption, that is an essential service, in my view.

c'est une petite révolution, et cela change le rapport de force dans des conflits comme celui des transports en commun que l'on vient de voir. Or, c'est essentiellement un rapport de force qui va au-delà des valeurs. Les employés des trains et des ports ont un rapport de force extraordinaire, parce que ce n'est pas à leur employeur qu'ils nuisent le plus, mais à toutes les compagnies qui dépendent de ce système.

J'essaie de voir clair, parce que plusieurs témoins sont venus nous dire qu'ils considèrent que ce qu'ils offrent doit être vu comme un service essentiel, mais par définition, s'ils se considèrent tous comme un service essentiel, cela ne vaudra plus rien dire. Ce n'est donc pas forcément la voie à suivre pour trouver une solution. Il y a notamment la potasse, le grain, la viande et le carburant. Je comprends que tout cela est important, alors je ne vois pas comment trouver une solution. J'en reviens donc à cette idée de l'arbitrage obligatoire, qui est une solution beaucoup plus radicale. Toutefois, je ne sais pas si c'est ce à quoi vous pensez.

J'ai un dernier point. Quand vous avez parlé de lumière et de visibilité sur les négociations, cela va complètement à l'encontre de tout ce que les parties disent toujours sur la négociation, soit qu'il faut que tout reste parfaitement secret, parce qu'autrement, cela ne fonctionnera pas, et que toutes les fuites seront utilisées pour saper la négociation. Or, je ne dis pas que vous n'avez pas raison, mais je trouve que c'est quand même assez original comme proposition.

J'aimerais donc vous entendre sur cette idée de services essentiels. Vous en parlez tous, mais il me semble très difficile de départager ce qui l'est de ce qui ne l'est pas. Si tous les trains sont remplis de services qui ne sont qu'essentiels, ce ne sera pas une grève.

C'était une longue question, j'en conviens.

[Traduction]

M. Schick : Et la réponse n'est pas facile. Vous soulevez un bon point. Tous les produits ne sont pas considérés comme des services essentiels.

Je comprends ce que vous dites au sujet du critère du bien-être, car j'estime que le préjudice économique a une incidence importante sur le bien-être de la population. Il est important que le critère du bien-être soit pris en compte parce que si les gens n'ont pas accès aux produits dont ils ont besoin, cela nuit à leur bien-être. Ce n'est pas un préjudice imminent, mais leur bien-être est menacé. Le préjudice économique serait donc fondé sur ce raisonnement.

Tous les services ne sont pas essentiels, mais si vous manquez de propane dans le Nord à cause d'une interruption de travail, c'est un service essentiel, à mon avis.

I understand the grain folks can't have things sitting in yards because it spoils, and then that becomes a significant economic harm.

It becomes very situational, and I think that, unfortunately, is always going to be the case with this. Having a broad essential service classification is problematic, but understanding when things become an essential service needs to have more depth to it, understanding that for different things.

Ms. Kachur: To pick up on Mr. Schick's point, I agree with what you said. We need that economic consideration alongside the public health, safety and security language that's already in the code.

The last piece I would emphasize is that the transportation options in Canada — I can speak specifically for fuels, but I can garner a guess for others — are very limited. To the earlier question, if there are rail disruptions, there are not enough trucks to transport what we need to go where. The same can be said for pipelines and ships.

The overall piece is our supply chain is so fragile that any interruption has an immediate consequence. To your point, everything is essential because everything stops moving. There are no other alternatives.

I'm underscoring the point that we need uninterrupted service. When you only have two rail carriers, to use rail as an example, any downtime, any interruptions cause immediate harm.

How do you get around that question? My answer is that any interruption causes immediate harm, so interruptions cannot continue to be a part of the Canadian landscape on any transportation mode in any direction.

The Chair: We have come to the end of our first panel. I'd like to thank you for your participation with us. Your points were very informative, and we thank you.

If there is anything that you want to put in writing on any of the issues that were brought up in terms of the supply chain, in terms of relationships with the unions and the employers, if you could send it by December 3, we would appreciate that. All the topics are important and urgent, but if you could send us something back, any form of a summary, we would appreciate it.

Je comprends que les producteurs de grains ne peuvent pas laisser leurs céréales immobilisées dans les gares de triage parce qu'elles vont pourrir. Cela devient alors un préjudice économique important.

C'est une question de circonstances et, malheureusement, ce sera toujours le cas. Il est difficile d'établir une liste générale des services essentiels, mais il est possible de mieux définir ce qui peut devenir un service essentiel, pour différents produits.

Mme Kachur : Je suis d'accord avec ce que M. Schick vient de dire. Nous devons ajouter les critères économiques aux critères de la santé et de la sécurité du public qui figurent déjà dans le code.

Le dernier élément sur lequel je veux insister, c'est que les options de transport au Canada — je peux parler précisément des carburants, mais je suppose que c'est pareil pour d'autres produits — sont très limitées. Pour répondre à la question précédente, en cas d'interruption du transport ferroviaire, il n'y a pas suffisamment de camions pour transporter nos produits là où ils doivent aller. On peut dire la même chose pour les pipelines et les navires.

Dans l'ensemble, notre chaîne d'approvisionnement est si fragile que toute interruption a des conséquences immédiates. Pour revenir à ce que vous disiez, tout est essentiel parce qu'en cas de grève, tout est immobilisé. Il n'y a pas de solutions de rechange.

J'insiste sur le fait que nous avons besoin d'un service ininterrompu. Comme nous avons seulement deux transporteurs ferroviaires, pour utiliser l'exemple du transport ferroviaire, toute interruption cause un préjudice immédiat.

Comment répondre à cette question? Ma réponse est que toute interruption cause un préjudice immédiat. Par conséquent, les interruptions ne peuvent plus continuer à faire partie du contexte canadien, quel que soit le mode de transport.

Le président : C'est ainsi que s'achève notre discussion avec notre premier groupe de témoins. Je tiens à vous remercier de votre participation. Vos observations ont été très instructives et nous vous en remercions.

Si vous souhaitez nous faire parvenir par écrit d'autres commentaires relatifs aux questions abordées durant notre discussion sur la chaîne d'approvisionnement et les relations entre les syndicats et les employeurs, nous vous saurions gré de nous les transmettre d'ici le 3 décembre. Tous les sujets sont importants et urgents, mais si vous pouviez nous faire parvenir un résumé de vos commentaires, nous l'apprécierions.

[Translation]

Now, let me introduce our next witness. From the Canada Industrial Relations Board, we have Chairperson Maryse Tremblay.

[English]

Thank you for joining us today. Ms. Tremblay is here to speak about the work of the tribunal but has indicated in a letter that we sent out to all committee members that she will only be able to provide general information on CIRB procedures and case inventory. Senators should be aware of that and keep it in mind in terms of their questions.

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

[Translation]

I'd now like to invite Ms. Tremblay to deliver her opening remarks.

[English]

Maryse Tremblay, Chairperson, Canada Industrial Relations Board: Good evening and thank you, Mr. Chair and honourable senators, for the invitation to appear before this committee in respect of your study on the maintenance of activities in the federally regulated rail and marine sectors in the case of labour disruptions.

As we indicated in our letter to the committee clerk of November 10, which was mentioned by Mr. Chair, the Canada Industrial Relations Board — the board — is an independent, quasi-judicial tribunal. The board's adjudicative mandate is to interpret and apply the Canada Labour Code. We also have under our jurisdiction the Status of the Artist Act and the Wage Earner Protection Program Act.

The board is commonly referred to as the federal labour tribunal.

In respect of all disputes that come before the board, mediation assistance is offered through the board's mediators to help parties attempt to reach a settlement. When disputes cannot be resolved through mediation or negotiation, the board's decision makers — we often refer to them as administrative judges — are responsible for adjudicating disputes. The board is composed of me, eight full-time and two part-time vice-chairs, as well as four full-time and two part-time representative members.

[Français]

Permettez-moi maintenant de vous présenter notre prochain témoin. Nous accueillons Maryse Tremblay, présidente du Conseil canadien des relations industrielles.

[Traduction]

Merci de vous joindre à nous aujourd'hui. Me Tremblay nous parlera du travail du tribunal, mais elle a indiqué dans une lettre que nous avons transmise à tous les membres du comité qu'elle sera en mesure de nous fournir seulement des renseignements généraux sur les procédures du CCRI et la liste des cas. Je demande à mes collègues de s'en souvenir quand ils poseront leurs questions.

Me Tremblay fera une déclaration préliminaire de cinq minutes, après quoi les sénateurs pourront lui poser des questions.

[Français]

J'aimerais maintenant inviter Me Tremblay à faire sa déclaration liminaire.

[Traduction]

Maryse Tremblay, présidente, Conseil canadien des relations industrielles : Bonsoir, monsieur le président et honorables sénateurs. Je vous remercie de m'avoir invitée à comparaître devant votre comité dans le cadre de votre étude sur le maintien des activités dans les secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale en cas d'interruption de travail.

Comme nous l'avons indiqué dans la lettre que nous avons adressée à la greffière du comité le 10 novembre et dont le président vient de parler, le Conseil canadien des relations industrielles — le conseil — est un tribunal quasi judiciaire indépendant. Il a le mandat d'interpréter et d'appliquer le Code canadien du travail. Nous sommes également assujettis à la Loi sur le statut de l'artiste et à la Loi sur le programme de protection des salariés.

Le conseil est communément appelé le tribunal fédéral du travail.

Pour tous les différends dont le conseil est saisi, des médiateurs offrent une aide à la médiation pour aider les parties à parvenir à un règlement. Lorsque les différends ne peuvent être réglés par la médiation ou la négociation, ce sont les décideurs du conseil — que nous appelons souvent des juges administratifs — qui doivent trancher. Le conseil se compose de moi-même, de huit vice-présidents à temps plein et de deux vice-présidents à temps partiel, ainsi que de quatre représentants à temps plein et de deux représentants à temps partiel.

The panels assigned to hear and decide cases are made up of a vice-chair or the chair and two members, so that's a panel of three, or a vice-chair or the chair sitting alone. Members do not sit alone to decide disputes.

The code comprises four distinct statutory regimes. We have Part I, which I believe you're familiar with, which governs labour relations; Part II, which deals with occupational health and safety; Part III, which concerns minimum labour standards; and Part IV, which deals with administrative monetary penalties.

Bill C-58, which came into force on June 20, 2025, modified the procedure under Part I of the code for the determination of the services that need to be maintained in the event of a lawful strike or lockout. These are commonly referred to, as you know, as essential services. The changes to the maintenance of activities regime did not modify the legislative criteria used to determine what constitutes an essential service. Bill C-58 also introduced, as you know, a prohibition against the use of replacement workers.

It's important to understand that the board interprets and applies to the code in the context of a specific application or specific complaints submitted to it. Given its nature as an independent, quasi-judicial tribunal, the board must exercise its powers free from any external influence and cannot provide opinions on matters or issues that can be raised in the context of applications or complaints before it.

Therefore, as alluded to, my comments before this committee will be limited and respectful of the reality of the board's adjudicative role and the neutrality associated with that role. I will, therefore, refrain from providing views on the substantive issues that are the subject of the committee's important study under its order of reference, as those topics fall within the scope of matters that have been, are or can be in the future the subject of adjudicative matters before the board.

[Translation]

The role of the board is to apply and interpret its enabling legislation, as passed by Parliament. It would not be appropriate for me to comment on policy issues raised in discussions before this committee, such as whether the criterion on maintaining operations in the code should be amended or expanded, or whether changes to the current legal framework for resolving labour disputes should be adopted for certain industries.

For the same reasons, my remarks will also not address policy considerations underlying the code.

Les groupes chargés d'entendre et de trancher les affaires se composent d'un vice-président ou du président et de deux membres, soit de trois personnes, ou d'un vice-président ou du président siégeant seul. Les membres ne siègent jamais seuls pour trancher les différends.

Le code comprend quatre régimes législatifs distincts. La partie I, que vous connaissez sans doute, régit les relations du travail; la partie II traite de la santé et de la sécurité au travail; la partie III porte sur les normes minimales du travail et la partie IV porte sur les sanctions administratives pécuniaires.

Le projet de loi C-58, qui a force de loi depuis le 20 juin 2025, modifie la procédure prévue à la partie I du code pour déterminer les services qui doivent être maintenus en cas de grève ou de lock-out légal. Comme vous le savez, il s'agit des services essentiels. Les changements apportés au régime de maintien des activités n'ont pas modifié les critères législatifs utilisés pour déterminer ce qui constitue un service essentiel. Comme vous le savez, le projet de loi C-58 comportait également une disposition interdisant le recours à des travailleurs de remplacement.

Il est important de comprendre que le conseil interprète et applique le code dans le contexte des demandes ou des plaintes particulières qui lui sont soumises. Étant donné sa nature de tribunal quasi judiciaire indépendant, le conseil doit exercer ses pouvoirs à l'abri de toute influence externe et ne peut donner son opinion sur des questions ou des enjeux susceptibles d'être soulevés dans le contexte des demandes ou des plaintes dont il est saisi.

Par conséquent, comme je l'ai mentionné, mes observations devant le comité seront limitées et respectueuses de la réalité du rôle décisionnel du conseil et de la neutralité associée à ce rôle. Par conséquent, je m'abstiendrai de donner mon point de vue sur les questions de fond qui font l'objet d'une étude importante du comité dans le cadre de son ordre de renvoi, car ces sujets relèvent de questions qui ont été, font ou peuvent faire l'objet de décisions du conseil.

[Français]

Le rôle du conseil est d'appliquer et d'interpréter sa loi habilitante, telle qu'elle a été adoptée par le Parlement. Il ne serait pas approprié pour moi de commenter les questions de politique soulevées dans le cadre des discussions devant ce comité, comme la question de savoir si le critère relatif au maintien des activités prévues dans le code devrait être modifié ou élargi, ou si des changements au cadre juridique actuel de règlement des conflits de travail devraient être adoptés pour certaines industries.

Pour les mêmes raisons, mes observations ne porteront pas non plus sur des considérations de politiques sous-jacentes au code.

The order of reference refers to the use of section 107 of the code. The use of section 107 has resulted in the Minister giving directions to the board several times over the past two years. For the same reasons, it would not be appropriate for me to comment on the Minister's use of the powers under this provision.

That said, to help the committee, we have found some information that might be useful to you. We have prepared tables and provided you with a document. One of the tables includes a list of the board's decisions in the past two years, 2024 and 2025, in relation to Minister's directions issued to the board under section 107 of the code. You will find references there. We hope that the list will be useful to you, at least as a quick reference guide to the board's decisions.

Similarly, with respect to the interpretation and application of section 87.4 of the code, which you have referred to several times this evening, to facilitate consultation, we've prepared a table that includes a list of decisions made by the board since the provision was adopted in 1999.

As discussed at previous meetings of this committee, the criterion under the code for determining whether an activity is essential under subsection 87.4(1) is whether the supply of services, operation of facilities or production of goods is necessary "to prevent an immediate and serious danger to the safety or health of the public." In the decisions, the board concluded that this criterion was restrictive and did not include economic hardship or inconvenience to the public. That general observation is clear from the board's decisions. I won't go beyond that, but that's a very clear finding and it comes from the board's decisions.

In preparing the table regarding decisions made under section 87.4 a few days ago or at the end of last week, we noticed that a new decision had been issued by the board in recent days. I'll talk about it quickly. It's not on the list, in case you want to consult it. It will be published very shortly, but it has been shared with the parties. It's the decision on AltaGas's LNG operations on Ridley Island. It's case number 2025 CIRB 1210 and it's dated November 17. To make things easier, I'd be happy to share a copy of the decision with the committee, if you wish.

Finally, if it may also assist the committee, we have prepared a graph on the volume of cases before the board that relate to section 87.4 of the code. This is the third part of the document. The graph provides an overview of the number of decisions that have fallen under section 87.4 of the code over the past five fiscal years and the current fiscal year, from April 1 of this

L'ordre de renvoi fait référence à l'utilisation de l'article 107 du code. L'utilisation de l'article 107 a donné lieu à plusieurs instructions ministérielles adressées au conseil au cours des deux dernières années. Pour les mêmes raisons, il ne serait pas approprié pour moi de commenter le recours par le ministre aux pouvoirs prévus par cette disposition.

Cela dit, afin d'aider le comité, nous avons trouvé quelques informations qui pourraient vous être utiles. Nous avons préparé des tableaux et vous avons remis un document. L'un des tableaux comprend la liste des décisions rendues par le conseil dans les deux dernières années, soit en 2024 et 2025, relativement aux instructions ministérielles adressées au conseil en vertu de l'article 107 du code. Vous y trouverez des références. Nous espérons que la liste vous sera utile, à tout le moins comme outil rapide de référence aux décisions du conseil.

Dans le même ordre d'idées, en ce qui concerne l'interprétation et l'application de l'article 87.4 du code, dont vous avez parlé à plusieurs reprises ce soir, nous avons préparé un tableau comprenant la liste des décisions rendues par le conseil depuis l'adoption de cette disposition en 1999 afin de faciliter la consultation.

Comme on en a discuté lors des réunions précédentes de ce comité, le critère prévu par le code pour déterminer si une activité est essentielle en vertu du paragraphe 87.4(1) est de savoir si la prestation de services, le fonctionnement d'installations ou la production d'articles est nécessaire « pour prévenir des risques imminents et graves pour la sécurité ou la santé du public ». Dans les décisions, le conseil a conclu que ce critère était restrictif et qu'il n'incluait pas les difficultés économiques ni les inconvénients pour le public. Cette observation générale ressort clairement des décisions du conseil. Je ne déborderais pas de cela, mais c'est un constat très clair et il vient des décisions du conseil.

En préparant le tableau concernant les décisions rendues en vertu de l'article 87.4 il y a quelques jours ou à la fin de la semaine dernière, nous avons remarqué qu'une nouvelle décision a été rendue par le conseil dans les derniers jours. Je vais la mentionner rapidement. Elle ne figure pas dans la liste, au cas où vous voudriez la consulter. Elle sera publiée très bientôt, mais elle a été transmise aux parties. C'est la décision portant sur les opérations de gaz de pétrole liquéfié de la compagnie AltaGas à Ridley Island. Elle porte le numéro 2025 CCRI 1210 et elle date du 17 novembre. Pour rendre les choses plus faciles, je serai heureuse de transmettre une copie de la décision au comité, si vous le désirez.

Enfin, si cela peut également aider le comité, nous avons préparé un graphique sur le volume de dossiers devant le conseil qui concernent l'article 87.4 du code. Il s'agit de la troisième partie du document. Le graphique donne un aperçu du nombre de décisions qui relèvent de l'article 87.4 du code au cours des cinq derniers exercices financiers et de l'exercice

year until last week. These records also include agreements filed by the parties with the board under subsection 87.4(3), which is now a requirement since the amendments were made last June. This also includes applications filed where there was no agreement between the parties, applications filed by the parties under subsection 87.4(4) and referrals made by the Minister under subsection 87.4(5) of the code.

[English]

On that, thank you kindly for your invitation. I will be pleased to answer questions from the committee within the bounds attached to the board's quasi-judicial role.

The Chair: Thank you, Ms. Tremblay. We will start with Senator Dasko, the deputy chair.

Senator Dasko: Thank you, Ms. Tremblay, for being here today. We understand from your letter that you cannot speak about everything, but we still wanted to speak with you, so here we are. We'll see what we can learn, shall we say.

Maybe I can start with a high-level question. Witnesses have been telling us about their great concerns about labour disruptions, how often this sector has been affected and the economic impacts of the labour disruptions. They have had various solutions to try to deal with it.

You are at the heart of dealing with labour relations. Where do you think we should look for solutions? These disruptions are not good for anybody involved — the companies, the unions and the country. Where do you think we can find solutions to this?

Ms. Tremblay: This is something that goes to the heart of what I will not be able to comment on. However, I can say that I consider the work of the committee to be very important. In terms of the design of the solution — I know you are looking, potentially, at the definition of the concept of “essential services”; you're looking at the framework for collective bargaining — as much as I can personally have some ideas, in the role that I'm in, it is not something I can comment on. At the end of the day, once Parliament and the Senate approve new legislation, we will be tasked with interpreting it and applying it, so we have to refrain from making comments on the design of it.

Senator Dasko: Do you think anything in the system is working really well that you could comment on? I don't mean that facetiously.

financier en cours, soit à partir du 1^{er} avril de cette année jusqu'à la semaine dernière. Ces dossiers comprennent aussi les ententes déposées par les parties auprès du conseil en vertu du paragraphe 87.4(3), qui est maintenant une obligation depuis les modifications de juin dernier. Cela comprend également les demandes déposées lorsqu'il n'y a pas d'entente entre les parties, les demandes déposées par les parties en vertu du paragraphe 87.4(4) et les renvois effectués par le ministre en vertu du paragraphe 87.4(5) du code.

[Traduction]

Sur ce, je vous remercie de votre invitation. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions du comité dans les limites du rôle quasi judiciaire du conseil.

Le président : Merci, maître Tremblay. Nous allons commencer par la sénatrice Dasko, la vice-présidente.

La sénatrice Dasko : Merci, maître Tremblay, d'être ici aujourd'hui. D'après votre lettre, nous comprenons que vous ne pouvez pas parler de tout, mais nous voulions quand même discuter avec vous, alors voilà où nous en sommes. Nous verrons ce que nous pourrions apprendre, dirons-nous.

Je pourrais peut-être commencer par une question de haut niveau. Des témoins nous ont fait part de leurs sérieuses préoccupations au sujet des conflits de travail, de la fréquence à laquelle ce secteur a été touché et des répercussions économiques de ces conflits. Ils ont proposé diverses solutions pour essayer d'y remédier.

Vous êtes au cœur des relations de travail. Selon vous, où devrions-nous chercher des solutions? Ces perturbations ne sont bonnes pour personne — ni pour les entreprises, ni pour les syndicats, ni pour le pays. À votre avis, où pouvons-nous trouver des solutions?

Me Tremblay : C'est une question qui touche précisément à ce sur quoi je ne peux pas me prononcer. Cependant, je peux dire que le travail du comité est très important à mes yeux. Pour ce qui est de la conception d'une solution — je sais que vous examinez, potentiellement, la définition du concept de « services essentiels »; vous examinez le cadre de négociation collective —, autant que je puisse avoir moi-même quelques idées, dans le rôle qui est le mien, je ne peux pas me prononcer sur cette question. Au bout du compte, lorsque le Parlement et le Sénat approuvent une nouvelle loi, nous avons pour rôle de l'interpréter et de l'appliquer. Nous devons donc nous abstenir de faire des commentaires sur sa conception.

La sénatrice Dasko : Pensez-vous qu'il y a quelque chose dans le système qui fonctionne vraiment bien et dont vous pourriez parler? Je ne dis pas cela à la blague.

Ms. Tremblay: When there are improvements possible, we are always tempted to make comments. It is tempting for me to comment, but I will refrain from commenting.

Senator Dasko: On what you think is working?

Ms. Tremblay: Yes, on what is working and what is not. It is part of the analysis for the definition of a potential new design or changes you might be looking at.

At the end of the day, we have to consider that the board is a tribunal, and we speak in our decisions in terms of the substance of what we are seized with. We have to just remain free from any prejudgment, for example, and we decide on the basis of specific cases that are in front of us, based upon specific circumstances in front of us.

Senator Dasko: I'll try one more question.

From the notes we have been studying, as well as the background material, it appears there have been some concerns about the length of time that the board takes to make decisions. Do you have any comments about the time?

Ms. Tremblay: If I can ask you a question, is it specific to a particular type of cases, or is it a general comment that you are making?

Senator Dasko: We had some notes that suggest that the time lag has been long in some cases.

Ms. Tremblay: It is hard for me to comment without knowing specifically what is being referred to, but as a general comment, I can say that we have limited resources, like many government institutions. That's when we have time lags, or however people interpret the time that it takes to render decisions — it could be for various reasons. Sometimes, the evidence that needs to be looked at is highly complex. We have a limited number of decision makers and we have a limited number of staff to assist the decision makers, as well.

We do our best to issue the decisions as quickly as we can, with the resources we have, but we do recognize that with more resources, obviously, we would be able to act a little more quickly.

I can also say that in terms of the different types of cases we deal with, we have cases we treat as a priority. For example, if we have an unlawful strike application being filed, an interim relief request made or a section 107 ministerial referral, we have a list of different priority files that we put at the top, and we have to put aside other things we are doing. That's why I'm asking what kinds of cases are being talked about here. But regardless of what we do in terms of other regular work, if an urgent matter

Me Tremblay : Lorsqu'il y a des améliorations possibles, nous sommes toujours tentés de faire des commentaires. C'est tentant pour moi, mais je vais m'abstenir de le faire.

La sénatrice Dasko : Sur ce qui fonctionne bien, selon vous?

Me Tremblay : Oui, sur ce qui fonctionne et ce qui ne fonctionne pas. Cela fait partie de l'analyse pour la définition d'une nouvelle conception potentielle ou des changements que vous pourriez envisager.

Au bout du compte, nous devons garder à l'esprit que le conseil est un tribunal et que nos décisions portent sur le fond de l'affaire dont nous sommes saisis. Nous devons rester à l'abri de tout préjugé, par exemple, et nous prenons nos décisions en fonction des cas précis dont nous sommes saisis et des circonstances particulières.

La sénatrice Dasko : Je vais essayer de poser une autre question.

D'après les notes que nous avons étudiées, ainsi que la documentation de base, il semble y avoir eu des préoccupations au sujet du temps qu'il faut au conseil pour prendre des décisions. Avez-vous des commentaires à faire au sujet des délais?

Me Tremblay : Si vous me permettez de vous poser une question, est-ce dans un type particulier de cas, ou est-ce une observation générale?

La sénatrice Dasko : Nous avons eu des notes qui laissaient entendre que le délai était long dans certains cas.

Me Tremblay : Il m'est difficile de répondre sans savoir précisément à quoi vous faites référence, mais de façon générale, je peux dire que nous avons des ressources limitées, comme beaucoup d'institutions gouvernementales. C'est alors que nous avons des retards, ou c'est du moins ainsi que les gens perçoivent le temps nécessaire pour rendre une décision, et cela peut être pour diverses raisons. Parfois, les preuves qui doivent être examinées sont très complexes. Nous avons un nombre limité de décideurs et également un nombre limité d'employés pour aider les décideurs.

Nous faisons de notre mieux pour rendre nos décisions aussi rapidement que possible, avec les ressources dont nous disposons, mais nous reconnaissons qu'avec plus de ressources, évidemment, nous pourrions agir un peu plus rapidement.

Je peux également dire qu'en ce qui concerne les différents types de cas que nous traitons, il y a des affaires que nous traitons en priorité. Par exemple, si nous recevons une demande concernant une grève illégale, une demande de redressement provisoire ou un renvoi ministériel en vertu de l'article 107, nous avons une liste de différents dossiers prioritaires que nous traitons en premier et nous devons mettre de côté d'autres dossiers en cours. C'est pourquoi je vous demande de quels types

comes up, we have to jump in, just put everything aside and work on the urgent matter that is in front of us.

Senator Dasko: I understand. Thank you.

Senator Wilson: I'm going to go to a process question because I think we'll be able to get a more in-depth answer.

Just before I get to my process question, I should know the answer to this but I forget: I will not ask for your opinion on the Ready-Rogers report, but one of the recommendations was the appointment of a special mediator. I cannot remember who appoints that special mediator in the recommendation. Was it the CIRB?

Ms. Tremblay: My recollection from the report is that the parties would be engaged in attempting to reach an agreement as to who that person would be. If they were not able to agree, it would be the minister. That's my recollection. I stand to be corrected, but that's my recollection.

Senator Wilson: Okay, thank you.

I think it would be a useful exercise for committee members and a refresher for me if you could walk us through the process from the point that a collective agreement expires or negotiations break down. How does the CIRB get involved? How do you get pulled in? What are the steps to the process? What kinds of time frames are involved in that process? Could you walk us through that?

Ms. Tremblay: The CIRB does not get involved in collective bargaining. It's the Federal Mediation and Conciliation Service within the Department of Employment and Social Development Canada, or ESDC, that gets involved.

I'll explain the process and the bargaining cycle after, but in terms of the division of the types of work, our mediators at the board are responsible to assist the parties in reaching a settlement to the labour disputes that are in front of us. If there is an unfair labour practice complaint, for example, or an unlawful strike application — any kind of proceeding that comes before us — if the parties can resolve those with the assistance of our mediators, it is our mediators who get involved.

In terms of the bargaining cycle to negotiate a collective agreement or the renewal of one, the process starts with the notice to bargain. The parties have the obligation to negotiate, and negotiate in good faith. At any point in time in the process, either party can send a notice of dispute to the Minister of Labour. It is within the Federal Mediation and Conciliation

de cas vous parlez. Mais peu importe ce que nous faisons dans le cadre de notre travail habituel, si une question urgente se présente, nous devons nous y atteler immédiatement, et simplement mettre tout le reste de côté pour travailler sur la question urgente dont nous sommes saisis.

La sénatrice Dasko : Je comprends. Merci.

Le sénateur Wilson : Je vais poser une question sur le processus, car je crois que nous pourrions obtenir une réponse plus approfondie.

Avant de poser ma question sur le processus, je devrais connaître la réponse à cette question, mais je l'ai oubliée. Je ne vous demanderai pas votre opinion au sujet du rapport Ready-Rogers, mais l'une des recommandations était la nomination d'un médiateur spécial. Je ne me souviens pas qui devrait nommer ce médiateur spécial selon cette recommandation. Est-ce le CCRI?

Me Tremblay : Si je me souviens bien du rapport, les parties devraient tenter de s'entendre sur le choix de cette personne. Si elles ne sont pas en mesure de s'entendre, ce devrait être le ministre. C'est ce dont je me souviens. Je me trompe peut-être, mais c'est ce dont je me souviens.

Le sénateur Wilson : Bien, merci.

Je pense que ce serait un exercice utile pour les membres du comité et un rappel pour moi si vous pouviez nous expliquer le processus à partir du moment où une convention collective expire, ou lorsque les négociations échouent. Comment le CCRI intervient-il? Comment pouvez-vous être appelés à intervenir? Quelles sont les étapes du processus? Quels sont les délais associés à ce processus? Pourriez-vous nous expliquer cela?

Me Tremblay : Le CCRI ne participe pas aux négociations collectives. C'est le Service fédéral de médiation et de conciliation du ministère de l'Emploi et du Développement social, ou ESDC, qui intervient.

Je vais expliquer le processus, et ensuite, le cycle de négociation, mais pour ce qui est de la répartition des tâches, les médiateurs du conseil sont chargés d'aider les parties à parvenir à un règlement des conflits de travail dont nous sommes saisis. S'il y a une plainte de pratique déloyale de travail, par exemple, ou une demande concernant une grève illégale — tout type de procédure dont nous sommes saisis —, si les parties peuvent régler ces conflits avec l'aide de nos médiateurs, ce sont nos médiateurs qui interviennent.

Pour ce qui est du cycle de négociation d'une convention collective ou de son renouvellement, le processus commence par l'avis de négociation. Les parties ont l'obligation de négocier et de le faire de bonne foi. À tout moment du processus, l'une ou l'autre des parties peut envoyer un avis de différend au ministre du Travail. Cela relève du Service fédéral de médiation et de

Service that I just mentioned. They will appoint a conciliator to assist the parties, but that person is not someone from the CIRB; it is someone from Employment and Social Development Canada.

They will attempt to reach a settlement with the assistance of the conciliator. If that does not work and the conciliator reports that it is at an impasse and the parties have not been able to reach a settlement, then it goes to a cooling-off period of 21 days. After that cooling-off period, the parties can send a strike notice or a lockout notice.

In terms of how essential services fit into this, if the parties actually do have an application for determination of essential services before the board that is pending, then they cannot go on strike or lockout until the matter dealing with essential services has been disposed of by the board.

That's really, in a nutshell, how the process works. If the parties have not solicited the board's assistance to determine essential services, the minister can also refer to us the issue of essential services. At times, even if the parties have not called upon us to make that determination, the minister will send us a referral, and we will make a determination. A good example of that is the latest decision I just referred to in AltaGas. That was a ministerial referral under subsection 87.4(5) of the code.

Senator Wilson: With the exception of those situations where you are asked to make a ruling in terms of essential service or some other provision, the other things you listed, basically, the CIRB only gets pulled in after the dispute has materialized, typically, yes?

Ms. Tremblay: Yes. And it also happens that when we are dealing with matters of essential services or other matters related to collective bargaining, our mediators will help the parties reach a collective agreement because they are now in front of us and they have gone through the bargaining cycle. The conciliator's mandate is completed, and they are before us because of X, Y, Z reason — sometimes an unlawful strike or whatnot — and we will help them try to reach a collective agreement at that point. But it is not part of the regular bargaining cycle that we get pulled in.

Senator Wilson: Thank you.

Senator Lewis: Thank you for your appearance here, and I know you are limited. When you look at the volumes of matters by fiscal year, when is the end of the fiscal year? Is it June to June?

Ms. Tremblay: It's April 1 to March 30.

Senator Lewis: When we look at 2025-26, the volume has increased significantly.

conciliation que je viens de mentionner. Ce service nommera un conciliateur pour aider les parties, et cette personne proviendra non pas du CCRI, mais d'Emploi et Développement social Canada.

Les parties tenteront de parvenir à un règlement avec l'aide du conciliateur. Si cela ne fonctionne pas et que le conciliateur signale qu'il y a impasse et que les parties n'ont pas été en mesure de parvenir à un règlement, on passe à une période de réflexion de 21 jours. Après cette période de réflexion, les parties peuvent envoyer un avis de grève ou de lock-out.

Pour ce qui est de la place des services essentiels dans ce processus, si les parties ont une demande de détermination des services essentiels en instance devant le conseil, elles ne peuvent pas faire la grève ou le lock-out tant que le conseil n'a pas statué sur la question des services essentiels.

Voilà, en résumé, comment le processus fonctionne. Si les parties ne sollicitent pas l'aide du conseil pour déterminer si les services sont essentiels, le ministre peut aussi nous renvoyer la question. Parfois, même si les parties ne nous ont pas demandé de faire cette détermination, le ministre nous renvoie la question et nous rendons notre décision. La dernière décision dont je viens de parler dans l'affaire AltaGas en est un bon exemple. Il s'agissait d'un renvoi ministériel en vertu du paragraphe 87.4(5) du code.

Le sénateur Wilson : À l'exception des situations où on vous demande de rendre une décision au sujet d'un service essentiel ou d'une autre disposition, les autres choses que vous avez énumérées, essentiellement, le CCRI intervient seulement après que le conflit s'est matérialisé, en général, n'est-ce pas?

Me Tremblay : Oui. Il arrive aussi que, lorsque nous traitons de questions liées aux services essentiels ou à d'autres sujets liés à la négociation collective, nos médiateurs aident les parties à conclure une convention collective parce qu'elles sont maintenant devant nous et qu'elles ont suivi le cycle de négociation. Le mandat du conciliateur est terminé, et nous les avons devant nous pour telle ou telle raison — parfois une grève illégale ou quoi que ce soit d'autre — et nous les aidons alors à conclure une convention collective. Mais notre intervention ne fait pas partie du cycle de négociation habituel.

Le sénateur Wilson : Merci.

Le sénateur Lewis : Je vous remercie de votre présence ici, et je sais que vous avez des contraintes. Quand on regarde le volume de dossiers par exercice, à quelle date se termine l'exercice? Est-ce de juin à juin?

Me Tremblay : C'est du 1^{er} avril au 30 mars.

Le sénateur Lewis : En 2025-2026, le volume a considérablement augmenté.

Ms. Tremblay: That's right. These are, obviously, only section 87.4 matters. I can explain a little bit to give you an idea of why there is that spike in 2025-26.

As of April 1, what happened, first of all, is with the new legislation and a new mechanism under 87.4, we now have paragraph 87.4(3) that requires parties to file their maintenance of activities agreement with us, which was not the case before. This increases the number of files simply because — and they have to send it to the Minister of Labour as well. They send it to the Minister of Labour and the CIRB, and then we take note of it. The legislation says that once it is filed with the board, it is deemed to be an order of the board at that point. Later on in the process, there is a provision that says that if they go on strike, et cetera, and it needs to be revisited, the board can take a look at it and it could be potentially modified. That's why there is an increase there. That is part of the reason. There are about 17 of those that we are getting. They are being handled and disposed of pretty quickly because it is just noticing that the agreement was made by the parties.

But the rest of the increase is in the airport world. In Western Canada, there is Paladin, and in Eastern Canada there is Garda. Their collective agreements expired at about the same time. So there are multiple airports in the East and multiple airports in the West that have each individually filed for the determination of the essential services. These cases are being processed, and some of them are being put in abeyance at the request of the parties just because they are in the process of negotiating, and their preference is to focus on bargaining as opposed to essential services. This is the spike. So there are 17, more or less, for Paladin and 19, more or less, for Garda. It gives you an idea of why it is a bit high on that side.

Senator Lewis: You spoke earlier to capacity. Have you been given any more resources to deal with this increase? Is it a big time requirement?

Ms. Tremblay: The answer is yes, in terms of vice-chairs. We have had two new vice-chair positions being created as a result of Bill C-58, and the appointments were all made with replacements in October. We have had four new vice-chairs as of October. We are a total of eight. Before that, we were about six. And we have two part-time vice-chairs as well. So on that front, yes.

But we also have the staff who support us, which is the Administrative Tribunals Support Service of Canada, or ATSSC. It is not part of the CIRB, but it is part of the administrative tribunals support group. Like with any government institution, there are reductions, and there are limitations. This is our challenge. We have to deal with that.

Senator Lewis: Thank you.

Me Tremblay : C'est exact. Évidemment, il ne s'agit que des questions relevant de l'article 87.4. Je peux vous expliquer un peu pourquoi il y a une hausse en 2025-2026.

Depuis le 1^{er} avril, ce qui s'est passé, tout d'abord, avec la nouvelle loi et un nouveau mécanisme en vertu de l'article 87.4, nous avons maintenant le paragraphe 87.4(3) qui exige que les parties déposent leur entente de maintien des activités auprès du CCRI, ce qui n'était pas le cas auparavant. Cela augmente le nombre de dossiers — et elles doivent aussi l'envoyer au ministre du Travail. Elles l'envoient au ministre du Travail et au CCRI, puis nous en prenons note. La loi dit qu'une fois que l'entente est déposée auprès du conseil, elle est assimilée à une ordonnance du conseil. Plus tard dans le processus, une disposition prévoit que s'il y a grève, etc., et qu'il faut réexaminer l'entente, le conseil peut l'étudier et la modifier éventuellement. C'est la raison pour laquelle il y a une augmentation. C'est en partie la raison. Nous recevons environ 17 de ces dossiers. Ils sont traités et éliminés assez rapidement, car il s'agit simplement de constater que l'entente a été conclue par les parties.

Mais le reste de l'augmentation est attribuable aux aéroports. Dans l'ouest du pays, il y a Paladin et dans l'est, il y a Garda. Leurs conventions collectives ont pris fin à peu près au même moment. Il y a donc de nombreux aéroports dans l'Est et dans l'Ouest qui ont chacun déposé une demande de détermination des services essentiels. Ces dossiers sont en cours de traitement, et certains d'entre eux sont en suspens à la demande des parties simplement parce qu'elles sont en train de négocier, et qu'elles préfèrent se concentrer sur la négociation plutôt que sur les services essentiels. C'est ce qui explique cette augmentation. Il y a donc 17 dossiers, plus ou moins, pour Paladin et 19, plus ou moins, pour Garda. Cela vous donne une idée de la raison pour laquelle le chiffre est assez élevé de ce côté-là.

Le sénateur Lewis : Vous avez parlé plus tôt de capacité. Vous a-t-on donné plus de ressources pour faire face à cette augmentation? Cela exige-t-il beaucoup de temps?

Me Tremblay : La réponse est oui, pour ce qui est des vice-présidents. Deux nouveaux postes de vice-président ont été créés à la suite du projet de loi C-58, et les nominations ont toutes été faites avec des remplacements en octobre. Nous avons quatre nouveaux vice-présidents depuis octobre. Il y en a huit au total. Avant cela, nous en avions environ six. Nous avons aussi deux vice-présidents à temps partiel. Donc, sur ce front, oui.

Mais nous avons aussi le personnel qui nous soutient, à savoir le Service canadien d'appui aux tribunaux administratifs, ou SCATA. Il ne fait pas partie du CCRI, mais du groupe d'appui aux tribunaux administratifs. Comme dans le cas de toute institution gouvernementale, il y a des réductions et des limitations. C'est le défi à relever. Et nous devons y faire face.

Le sénateur Lewis : Merci.

Senator Quinn: Thank you for being here tonight. I know you are in a difficult spot and you cannot answer questions that touch cases and things like that, so I don't want to go near that. But I would like to understand better, when it comes to the question of essential services, who gives you the input. Is it employers and employees?

Ms. Tremblay: I can speak to that.

Senator Quinn: Who gives the advice of, "We believe this is an essential service"? Who does that for you?

Ms. Tremblay: When we receive an application for essential services, whether it be an application or a referral from the minister's office, the first thing that the board does is to solicit the parties' representations. As with any case that is actually before the board, we decide cases on the basis of evidence and submissions being presented to us by the parties. In the case of essential services, obviously, the burden is on the parties, but you will see sometimes intervenors who will be different kinds of parties who feel affected by the matter who will be seeking intervenor status before the board. So that happens. That is treated under our regulation and the way we deal with intervenors — obviously there are different criteria that I will not get into. But, yes, we have, in the case of essential services, the parties themselves, mainly, plus sometimes intervenors.

Senator Quinn: And the intervenors are third-party people?

Ms. Tremblay: Yes. In the case of, for example, ministerial referrals, it has happened in the past that parties had agreed that no services were essential. So they didn't bring it up in front of the board, but the minister has tasked us to look at it and see if it is actually essential. Because the parties themselves had taken the position there were no essential services, the board solicited other — whoever was interested in actually making comments and observations on whether these services are essential and affect them, according to the criteria that we have in the legislation.

Senator Quinn: A couple of my colleagues have said, and you referred to it yourself that you wish you had more resources. I don't think that's the first time we have heard that. The Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, or CRTC, for example, talked about the same thing. But you have limited resources. Do you consult others, like supply chain experts, who are people who have been involved with government-led task forces and things like that? Do you actively seek out that expertise to come and give you input above and beyond that which has been from the participants?

Le sénateur Quinn : Merci d'être ici ce soir. Je sais que vous êtes dans une situation difficile et que vous ne pouvez pas répondre à des questions portant sur des dossiers et ce genre de choses. Je n'irai donc pas sur ce terrain-là. Mais j'aimerais mieux comprendre, en ce qui concerne la question des services essentiels, qui vous donne son avis. Est-ce les employeurs et les employés?

Me Tremblay : Je peux vous en parler.

Le sénateur Quinn : Qui vous dit :« Nous croyons qu'il s'agit d'un service essentiel ». Qui fait cela pour vous?

Me Tremblay : Lorsque nous recevons une demande de détermination des services essentiels, qu'il s'agisse d'une demande ou d'un renvoi du cabinet du ministre, la première chose que fait le conseil est de solliciter les observations des parties. Comme pour toute affaire dont le conseil est saisi, nous tranchons en fonction des éléments de preuve et des observations qui nous sont présentés par les parties. Dans le cas des services essentiels, évidemment, le fardeau de la preuve incombe aux parties, mais il arrive parfois que d'autres parties qui s'estiment concernées demandent le statut d'intervenant devant le conseil. Cela arrive. Nous traitons ces demandes conformément à notre réglementation, et la façon dont nous traitons les intervenants — il y a évidemment différents critères que je n'aborderai pas ici. Mais oui, dans le cas des services essentiels, ce sont principalement les parties elles-mêmes, et parfois des intervenants.

Le sénateur Quinn : Et les intervenants sont des tierces parties?

Me Tremblay : Oui. Dans le cas, par exemple, des renvois ministériels, il est déjà arrivé que les parties se soient entendues pour dire qu'il n'y avait pas de services essentiels. Le conseil n'a donc pas été saisi de la question, mais le ministre nous a demandé de l'examiner pour voir s'il s'agissait, en fait, de services essentiels. Étant donné que les parties elles-mêmes avaient décidé que ce n'étaient pas des services essentiels, le conseil a sollicité d'autres personnes — quiconque était intéressé à formuler des commentaires et des observations sur la question de savoir si les services étaient essentiels et si cela le touchait, conformément aux critères énoncés dans la loi.

Le sénateur Quinn : Plusieurs de mes collègues ont dit, et vous l'avez dit vous-même, que vous aimeriez avoir plus de ressources. Je ne pense pas que ce soit la première fois qu'on entend cela. Le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, ou CRTC, par exemple, en a parlé aussi. Mais vos ressources sont limitées. Consultez-vous d'autres personnes, comme des experts de la chaîne d'approvisionnement, qui ont participé à des groupes de travail dirigés par le gouvernement et ce genre de choses? Cherchez-vous activement à obtenir l'avis de ces experts, en plus de celui des participants?

Ms. Tremblay: The board's role is not to do an inquisition. The board's role is to receive the submissions from the parties and from whoever, as an intervenor, seeks intervenor status —

Senator Quinn: That's why I'm asking this question. During these proceedings — and I have read the backgrounds of an impressive board. I say that because there is a lot of law, a lot of conciliators, a lot of mediators, union representatives and people who have worked in union fields. I don't see a lot of people who have worked in supply chain type of functions. So wouldn't it be beneficial to have these experts come and provide input to the decision makers so that they have a better-informed decision-making process?

Ms. Tremblay: I'm not sure whom you are referring to in terms of who you would be suggesting be part of the board. I'm not sure I understand your question.

Senator Quinn: I'm not suggesting anything about the makeup of the board. That's not my decision. I am suggesting that the board may not have all of the expertise. I say that on the basis that, for example, we have heard some thoughts that trucks can replace trains. And those in the supply chain would say that is not even feasibly practical.

Ms. Tremblay: But that's up to the parties. I don't get into the decisions. In terms of the procedure that is followed for this kind of tribunal, we are actually deciding on the basis of what the parties are presenting to us. It is not uncommon for a party to bring an expert witness before the board.

Senator Quinn: Let me ask you this, because I used to run a port, and for the makeup of the board, there were different criteria that had to be met for board appointments and whatnot to run a port authority. Some of the criteria ensured that we had a diverse background of people who had some understanding of ports and transportation, on-the-ground type of experience. Should the government consider the mix of skill sets that are on the CIRB board?

Ms. Tremblay: So you are talking about the profile of the decision makers on the board.

Senator Quinn: Right.

Ms. Tremblay: In terms of just a raw answer to that, if you look at our code, there is a provision that sets out that we have to have the labour relations expertise and experience.

Me Tremblay : Le conseil n'a pas pour rôle d'enquêter. Son rôle consiste à recevoir les mémoires des parties et de quiconque demande le statut d'intervenant...

Le sénateur Quinn : C'est la raison pour laquelle je pose cette question. Au cours de ces délibérations, j'ai lu les antécédents d'un conseil impressionnant. Je dis cela parce qu'il y a beaucoup de lois, beaucoup de conciliateurs, beaucoup de médiateurs, des représentants syndicaux et des personnes qui ont travaillé dans le domaine syndical. Je ne vois pas beaucoup de gens qui ont travaillé dans des fonctions de type chaîne d'approvisionnement. Ne serait-il donc pas avantageux que ces experts viennent donner leur avis aux décideurs afin qu'ils puissent prendre des décisions plus éclairées?

Me Tremblay : Je ne sais pas exactement quelles sont les personnes que vous suggérez d'intégrer au conseil. Je ne suis pas sûre de comprendre votre question.

Le sénateur Quinn : Je ne suggère rien au sujet de la composition du conseil. Ce n'est pas à moi d'en décider. À mon avis, le conseil n'a peut-être pas toute l'expertise voulue. Je dis cela parce que, par exemple, nous avons entendu dire que les camions pouvaient remplacer les trains. Et les intervenants de la chaîne d'approvisionnement diraient que ce n'est même pas faisable.

Me Tremblay : Mais c'est aux parties de décider. Je ne me mêle pas des décisions. Pour ce qui est de la procédure que suit ce genre de tribunal, en fait, nous décidons en fonction de ce que les parties nous présentent. Il n'est pas rare qu'une des parties fasse comparaître un témoin expert devant le conseil.

Le sénateur Quinn : Permettez-moi de vous poser la question suivante, parce que j'ai déjà dirigé un port, et qu'en ce qui concerne la composition du conseil d'administration, il fallait répondre à différents critères pour être nommé au conseil et diriger une administration portuaire. Certains de ces critères nous assuraient de disposer d'un groupe de personnes ayant des antécédents diversifiés, une certaine compréhension des ports et du transport, et de l'expérience sur le terrain. Le gouvernement devrait-il tenir compte de l'ensemble des compétences au sein du conseil d'administration du CCRI?

Me Tremblay : Vous parlez donc du profil des décideurs du conseil.

Le sénateur Quinn : Oui.

Me Tremblay : Pour vous donner une réponse simple à cette question, si vous examinez notre code, il y a une disposition qui prévoit que nous devons avoir des connaissances et de l'expérience en matière de relations de travail.

Senator Quinn: Could you have a broader mix? Because you have a number of members part-time, full-time. Should there be a broader mix of representation?

Ms. Tremblay: Our members are representatives of unions and representatives of employers, so these are our members.

Senator Quinn: I understand that. There is nobody representing supply chains, for example, in terms of background experience.

Ms. Tremblay: There is no specific requirement in the legislation to represent a particular industry, for example.

Senator Quinn: I'm not saying represent but having had experience so they make better-informed decisions.

Ms. Tremblay: There is no requirement in the legislation for experience in the supply chain, if that's the question.

Senator Quinn: That helps me better understand some of the decisions that have been made. I have no other questions.

The Chair: You did a good job.

Senator Mohamed: Thank you very much for taking the time to explain the process. It really helps us understand how it works. I have two questions; one you may be able to answer and maybe you will not. The first one is this: Should the board be involved in the process earlier? That's my process question to you.

Ms. Tremblay: The board is not involved in the bargaining cycle. We are involved if the party alleges the other has bargained in bad faith, for example. Then we will get a complaint that one party has bargained in bad faith, and then we will step in. At that point, sometimes we also assist the parties in resolving their collective agreement. But in terms of whether we should or should not, according to a change in the legislation as it is currently set up, I will refrain from commenting.

Senator Mohamed: I tried to give it a shot.

Second, I'm not that familiar with the language as of yet, but I found this document very helpful. On page 11, there is a chart. It says there are a total of 74: 10 were granted; 7 were dismissed; and 57 were withdrawn. Can you help me understand what falls into the category of withdrawn?

Le sénateur Quinn : Pourriez-vous avoir un ensemble plus large de compétences? Parce que vous avez un certain nombre de membres à temps partiel et à plein temps. Devrait-il y avoir une plus grande diversité de représentation?

Me Tremblay : Nos membres sont des représentants de syndicats et d'employeurs, donc ce sont nos membres.

Le sénateur Quinn : Je comprends cela. Il n'y a personne qui représente les chaînes d'approvisionnement, par exemple, pour ce qui est de l'expérience.

Me Tremblay : La loi ne prévoit aucune exigence spécifique concernant la représentation d'un secteur particulier, par exemple.

Le sénateur Quinn : Je ne parle pas de représentation, mais d'expérience afin de pouvoir prendre des décisions plus éclairées.

Me Tremblay : La loi n'exige pas d'expérience dans la chaîne d'approvisionnement, si c'est là la question.

Le sénateur Quinn : Cela m'aide à mieux comprendre certaines des décisions qui ont été prises. Je n'ai pas d'autres questions.

Le président : Vous avez fait du bon travail.

La sénatrice Mohamed : Merci beaucoup d'avoir pris le temps de nous expliquer le processus. Cela nous aide vraiment à comprendre comment cela fonctionne. J'ai deux questions dont une à laquelle vous pourrez peut-être répondre, mais peut-être pas. La première est la suivante : le conseil devrait-il intervenir plus tôt dans le processus? C'est la question que je vous pose au sujet du processus.

Me Tremblay : Le conseil ne participe pas au cycle de négociation. Nous intervenons si une des parties allègue que l'autre a négocié de mauvaise foi, par exemple. Nous recevons alors une plainte selon laquelle une partie a négocié de mauvaise foi et nous intervenons. À ce moment-là, nous aidons aussi parfois les parties à régler leur convention collective. Mais quant à savoir si nous devrions ou non le faire, compte tenu des modifications apportées à la loi actuelle, je m'abstiendrai de tout commentaire.

La sénatrice Mohamed : J'ai tenté ma chance.

Deuxièmement, je ne maîtrise pas encore très bien ce vocabulaire, mais j'ai trouvé ce document très utile. À la page 11, il y a un tableau. On dit qu'il y a eu 74 affaires au total : 10 ont été accueillies, 7 ont été rejetées et 57 ont été retirées. Pouvez-vous m'aider à comprendre ce qui entre dans la catégorie des affaires retirées?

Ms. Tremblay: Sure. Just to explain the overall page — maybe it is going to be more informative — in the left column, these are the applications filed by the parties. On the right side are the referrals from the minister. If you look at the applications on the left side, the withdrawn are all the applications withdrawn by the party that filed the application.

Senator Mohamed: Voluntarily.

Ms. Tremblay: It happens when they have negotiated their collective agreement, they are happy, and they don't want to spend time dealing with essential services, because it is moot, essentially. That's when they're withdrawn. The bulk of them are withdrawn because parties end up negotiating their collective agreement.

On the referral side, it is not indicated "withdrawn"; it is indicated "closed" because a party cannot withdraw a ministerial referral. But it is closed when the parties reach a collective agreement and it is no longer necessary at that point to determine the referral that has been made to us. So the vast majority don't need to be decided because the parties end up negotiating their collective agreement.

Senator Mohamed: Just out of curiosity — you may not have this data — is there an average number of days it takes for them to find their own way? Are you seeing any trends around that?

Ms. Tremblay: I don't have that by heart. What we track is the processing time of our applications. But the processing time is sometimes not telling us much in the sense that parties will be asking us to just leave these applications in abeyance. They just want to have it filed — then it actually suspends the right to strike or lockout, for one thing — and they want to have it in abeyance until they want to focus on collective bargaining as opposed to spending days in front of us explaining what is essential and what is not.

We do have the processing time of our applications, but it's not indicative necessarily of how fast we deal with these matters just because it is not depending on our own control. The parties are sometimes just asking us to leave them alone for a while.

Senator Mohamed: Is it possible to get an idea of the time that it takes? I am trying to figure out how far people will go before they say, "We have to withdraw this, and we'll figure it out ourselves." Is it possible to give a breakdown of the number of days it takes so we can see if there is a trend there?

Me Tremblay : Bien sûr. Pour vous expliquer la page dans son ensemble — cela sera peut-être plus clair —, dans la colonne de gauche, il s'agit des demandes déposées par les parties. À droite, ce sont les renvois ministériels. Dans la colonne de gauche, toutes les affaires retirées sont les demandes retirées par les parties qui les avaient déposées.

La sénatrice Mohamed : Volontairement.

Me Tremblay : Cela se produit lorsque les parties ont négocié leur convention collective, qu'elles sont satisfaites et qu'elles ne veulent pas passer du temps à s'occuper des services essentiels, car cela n'a plus vraiment d'importance. C'est à ce moment-là que les affaires sont retirées. La plupart d'entre elles sont retirées parce que les parties ont fini par négocier leur convention collective.

Dans la colonne des renvois, il est indiqué que les affaires sont non pas « retirées », mais « fermées » parce qu'une partie ne peut pas retirer un renvoi ministériel. Mais l'affaire est fermée lorsque les parties arrivent à une convention collective, et qu'il n'est alors plus nécessaire de trancher l'affaire qui nous a été renvoyée. Donc, la grande majorité des affaires n'ont pas besoin d'être tranchées parce que les parties finissent par négocier leur convention collective.

La sénatrice Mohamed : Par simple curiosité — vous n'avez peut-être pas ces données —, quel est, en moyenne, le nombre de jours dont elles ont besoin pour trouver leur propre voie? Observez-vous des tendances à cet égard?

Me Tremblay : Je n'ai pas ce chiffre en tête. Ce que nous suivons, c'est le temps de traitement des demandes. Néanmoins, le délai de traitement ne nous dit parfois pas grand-chose, en ce sens que les parties nous demandent simplement de laisser ces demandes en suspens. Elles veulent simplement qu'elles soient déposées — ce qui suspend, en fait, le droit de grève ou de lock-out — et qu'elles restent en suspens pendant qu'elles se concentrent sur la négociation collective au lieu de passer des journées entières devant nous à expliquer ce qui est essentiel et ce qui ne l'est pas.

Nous avons le temps de traitement des demandes, mais cela n'indique pas nécessairement la rapidité avec laquelle nous traitons ces affaires, simplement parce que cela ne dépend pas de nous. Les parties nous demandent parfois de les laisser de côté pendant un certain temps.

La sénatrice Mohamed : Est-il possible d'avoir une idée du temps que cela prend? J'essaie de voir jusqu'où les gens sont prêts à aller avant de dire : « Nous devons retirer cette demande et régler cela nous-même. » Pourriez-vous fournir une ventilation du nombre de jours que cela prend afin que nous puissions voir s'il y a une tendance?

Ms. Tremblay: We can certainly provide statistics. I would have to look to ensure that we have that, but I can see that we would have, in the list of withdrawn applications, for example, the 57, how long it took between the time the application was filed and the date of the withdrawal. We do have that information. How we can compile it, I can find out and submit that to the committee.

Senator Mohamed: That would be great. Thank you.

Senator Simons: This has been tremendously helpful. We have looked at the bar graphs for the different processes. I want to go back to the section 107 chart at the beginning.

There has been a tremendous number of referrals under section 107 in the last year and a bit, and you have provided them from June of 2024 to August of 2025. Before June of 2024, would you get one a year, one every couple of years?

Ms. Tremblay: You will have complete information on that in one of the board's decisions where we actually describe the history of section 107 in terms of its legislative history and also the use of section 107 over the years. If you have the list of CIRB decisions related to the ministerial referrals, it is page 3. The second box, I guess, CNR and TCRC, do you see in the reasons for decisions, the fourth column?

Senator Simons: Yes.

Ms. Tremblay: The second decision, which is dated October 22, 2024, the reference is "2024 CIRB 1162."

Senator Simons: I see it.

Ms. Tremblay: At paragraphs 22 to 42 of that decision, there is a summary of the history of section 107: how it came to Parliament, how it was adopted, what it looked like originally. You will see, for example, in 1984, in that provision, the minister was given the power to direct the board to do things and to send referrals to the board. Prior to 1984, the section was there, but the part about the referral to the board did not exist. Those referrals to the board started in 1984, not before. That's the starting point.

In the same decision, paragraphs 43 to 53, you will see the use of section 107 over the years before 2024. The list that we have provided, pages 3 and 4, gives you the list of decisions in the last two years. But from 1984 to 2024, you will find those referrals all explained and described in that decision.

Senator Simons: But there are not nearly as many, is my point.

Ms. Tremblay: No. There are about 10 of them.

Me Tremblay : Nous pouvons certainement vous fournir des chiffres. Il faudrait que je vérifie si nous les avons, mais je pense que nous avons, dans la liste des 57 demandes retirées, par exemple, le délai écoulé entre le dépôt de la demande et la date de son retrait. Nous avons ces données. Je peux me renseigner sur la façon de les compiler, et les soumettre au comité.

La sénatrice Mohamed : Ce serait formidable. Merci.

La sénatrice Simons : Cela a été extrêmement utile. Nous avons examiné les graphiques à barres des différents processus. Je voudrais revenir au tableau de l'article 107, au début.

Il y a eu un très grand nombre de renvois en vertu de l'article 107 au cours de la dernière année, et vous en avez fourni la liste de juin 2024 à août 2025. Avant juin 2024, en aviez-vous un par année, un tous les deux ans?

Me Tremblay : Vous trouverez des renseignements complets à ce sujet dans l'une des décisions du conseil, où nous décrivons l'historique de l'article 107 en ce qui concerne l'historique législatif et l'utilisation de cet article au fil des ans. Si vous avez la liste des décisions du CCRI sur les renvois ministériels, c'est à la page 3. Pour le Canadien National et la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, dans la deuxième case, je crois, voyez-vous les motifs des décisions, dans la quatrième colonne?

La sénatrice Simons : Oui.

Me Tremblay : La deuxième décision, en date du 22 octobre 2024, porte la référence « 2024 CCRI 1162 ».

La sénatrice Simons : Je le vois.

Me Tremblay : Les paragraphes 22 à 42 de cette décision résument l'historique de l'article 107 : comment il a été présenté au Parlement, comment il a été adopté et à quoi il ressemblait au départ. Vous verrez, par exemple, qu'en 1984, cette disposition conférait au ministre le pouvoir de donner des directives au conseil et de lui renvoyer des dossiers. Avant 1984, l'article existait déjà, mais sans la partie concernant les renvois au conseil. Ces renvois au conseil ont commencé en 1984, et pas avant. C'est le point de départ.

Dans la même décision, aux paragraphes 43 à 53, vous verrez l'utilisation qui a été faite de l'article 107 au cours des années précédant 2024. La liste que nous vous avons fournie, aux pages 3 et 4, indique les décisions prises au cours des deux dernières années. Mais tous les renvois qui ont eu lieu de 1984 à 2024 sont expliqués et décrits dans cette décision.

La sénatrice Simons : Mais il n'y en a pas autant, c'est ce que je veux dire.

Me Tremblay : Non. Il y en a une dizaine.

Senator Simons: So 10 in the course of 30 years, and then more than 10 in a year. Obviously, it has picked up the pace.

You have also provided us with a chart showing which ones have sought an application for a judicial review at the Federal Court of Appeal, and you have provided us very nicely with the appeal numbers. Can you tell us which of these, if any, have been heard? How many of them were successfully appealed, or were any of them?

Ms. Tremblay: None of them have been decided yet, so they are all pending before the court. You will have, before the Federal Court of Appeal, the challenges to the board's decisions that have been implementing the ministerial referrals. Also before the federal court — we have not listed them — there is a series of proceedings challenging the ministerial referrals themselves.

Senator Simons: So it's a very involved process. In the olden days, people had to go to Parliament, and legislation was passed to order people back to work. Did that also result in a CIRB referral when there were legislated back-to-work orders?

Ms. Tremblay: The CIRB is not typically mentioned in the back-to-work legislation. What we see in back-to-work legislation is the ceasing of the strike plus the imposition of a binding arbitration process. It will set out the mandatory binding arbitration process, but the board is not typically involved.

Senator Simons: But the reliance on section 107 has greatly increased your caseload as well.

Ms. Tremblay: It has increased the workload.

Senator Simons: Thank you very much.

[Translation]

Senator Cormier: My questions are somewhat along the same lines as my colleague, namely the issue of time, but in a broader sense. Do you have any data? I imagine you do an analysis after conflicts have been resolved or cases have been dealt with. Do you do an analysis of those cases to more clearly identify and understand the challenges or elements that keep coming back? Do you have any data? We're trying to better understand the process that leads an employer and employees to enter a labour dispute. Do you have any data on that? Do you not have that kind of analysis?

Ms. Tremblay: No. That's really not part of our mandate. We're there to render a decision on the cases submitted to us and to settle the disputes before us, whether through mediation or adjudication. However, the motives or reasons why the parties

La sénatrice Simons : Donc, 10 en 30 ans, et ensuite plus de 10 dans une année. De toute évidence, cela a accéléré le rythme.

Vous nous avez également fourni un tableau indiquant quelles sont les décisions qui ont fait l'objet d'une demande de contrôle judiciaire à la Cour d'appel fédérale, et vous nous avez très gentiment fourni les numéros des appels. Pouvez-vous nous dire lesquels, le cas échéant, ont été entendus? Combien d'entre eux ont été remportés, ou y en a-t-il eu?

Me Tremblay : Aucun d'entre eux n'a encore été tranché, et ils sont donc tous en instance devant la cour. Les contestations devant la Cour d'appel fédérale portent sur des décisions du conseil qui ont mis en œuvre les renvois ministériels. Il y a également, devant la Cour fédérale, une série d'instances, dont nous n'avons pas donné la liste, qui contestent les renvois ministériels eux-mêmes.

La sénatrice Simons : C'est donc un processus très complexe. Autrefois, les gens devaient s'adresser au Parlement et une loi était adoptée pour ordonner le retour au travail. Cela donnait-il également lieu à un renvoi au CCRI lorsqu'il y avait des ordonnances de retour au travail prévues par la loi?

Me Tremblay : Le CCRI n'est généralement pas mentionné dans les lois de retour au travail. Ce que nous voyons dans une loi de retour au travail, c'est la fin de la grève et l'imposition d'un processus d'arbitrage exécutoire. La loi établit le processus d'arbitrage obligatoire et exécutoire, mais le conseil n'y participe généralement pas.

La sénatrice Simons : Mais le recours à l'article 107 a aussi beaucoup augmenté votre charge de travail.

Me Tremblay : Cela a augmenté la charge de travail.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup.

[Français]

Le sénateur Cormier : Mes questions vont un peu dans la même direction que ma collègue, soit la question du temps, mais de manière plus large. Est-ce que vous avez des données? J'imagine que vous faites une analyse après la résolution du conflit ou le cas que vous avez traité. Faites-vous une analyse de ces cas pour comprendre plus clairement quels sont les défis ou les éléments qui reviennent? Avez-vous des données? En fait, on cherche à mieux comprendre le processus qui fait qu'un employeur et un employé entrent dans un conflit de travail. Avez-vous des données sur cette question? N'avez-vous pas ce type d'analyse?

Me Tremblay : Non. Ce n'est vraiment pas dans notre mandat. On est là pour rendre une décision dans les dossiers qui nous sont soumis et régler les litiges qui sont devant nous, que ce soit par médiation ou par adjudication. Toutefois, les motifs ou

are at an impasse or in a particular situation are not things that we analyze.

I don't know what kind of analysis Employment and Social Development Canada does in that area. However, we don't do that.

Senator Cormier: I'm going to take the liberty of asking a question that's off topic, because I know you also deal with the Status of the Artist Act. It's a subject of considerable interest. Do you receive a lot of complaints related to that?

Ms. Tremblay: Very few.

Senator Cormier: Very few cases? How do you explain that?

Ms. Tremblay: I couldn't tell you, except that I dare to assume that there is a stability that means they don't need to visit us very often. We have a few cases in progress, but it's still really rare.

Senator Cormier: Thank you.

Senator Aucoin: Thank you for appearing before the committee, Ms. Tremblay.

I was a part-time member of the Parole Board of Canada for three years. I understand exactly what your role is and why you need to think about your comments before you make them.

I have a question for you. I'll try to be brief. I'm on page 9 of your document. Of the decisions that have already been made, do you have the number of decisions that have been made in favour of employers as opposed to employees? For example, in 2023 and 2024, there were 22 and 26 cases. Do you have any statistics on this?

Ms. Tremblay: Would you like to know who submitted the applications?

Senator Aucoin: No, rather who won, more or less. In how many cases was the appeal allowed?

Ms. Tremblay: Okay. We haven't broken down the amount annually, but if you look on the left side of the last page, you will see that 10 of the 74 applications over the past five years have been allowed.

Senator Aucoin: Does that represent the last five years?

Ms. Tremblay: Yes. The last five years and the current year.

Senator Aucoin: How many came from the employer as opposed to the employees?

les raisons pour lesquels les parties se trouvent dans une impasse ou dans une situation particulière ne sont pas des choses qu'on analyse.

Du côté d'Emploi et Développement social Canada, je ne sais pas quel type d'analyse ils font à cet égard. Cependant, ce n'est pas chez nous qu'on fait cela.

Le sénateur Cormier : Je vais me permettre de poser une question qui sort du sujet, parce que je sais que vous traitez aussi de la Loi sur le statut de l'artiste. C'est un sujet de grand intérêt. Recevez-vous énormément de plaintes de ce côté?

Me Tremblay : Très peu de dossiers.

Le sénateur Cormier : Très peu de dossiers? Comment l'expliquez-vous?

Me Tremblay : Je ne pourrais pas vous le dire, sauf que j'ose présumer qu'il y a une stabilité qui fait en sorte qu'ils n'ont pas besoin de venir nous visiter très souvent. On a quelques dossiers en cours, mais cela reste vraiment rare.

Le sénateur Cormier : Merci.

Le sénateur Aucoin : Merci, maître, de comparaître devant le comité.

J'ai été commissaire à la Commission des libérations conditionnelles du Canada à temps partiel pendant trois ans. Je comprends exactement quel est votre rôle et pourquoi vous devez penser à vos commentaires avant de les émettre.

J'ai une question pour vous. Je vais essayer de faire vite. Je suis à la page 9 de votre document. Parmi les décisions qui sont déjà rendues, avez-vous le nombre de décisions qui ont été rendues en faveur des employeurs par opposition aux employés? Par exemple, en 2023 et 2024, il y a eu 22 et 26 demandes. Avez-vous des statistiques à cet effet?

Me Tremblay : Voulez-vous savoir qui a présenté les demandes?

Le sénateur Aucoin : Non, plutôt qui a gagné, plus ou moins. Le pourvoi a été accueilli dans combien de cas?

Me Tremblay : D'accord. On n'a pas divisé le montant annuellement, mais si vous regardez du côté gauche de la dernière page, vous verrez qu'il y en a 10 qui ont été accueillies sur les 74 demandes des cinq dernières années.

Le sénateur Aucoin : Cela représente les cinq dernières années?

Me Tremblay : Oui. Les cinq dernières années et l'année en cours.

Le sénateur Aucoin : Combien provenaient de l'employeur par opposition aux employés?

Ms. Tremblay: We could certainly provide that to the committee. We would just need to go through each application to see who had initially submitted it, but this is information that's available to us, and we could provide it to the committee if it would be useful to you.

Senator Aucoin: Thank you.

I have a second question. You mentioned that in some cases, you could help the group. Am I correct in saying that when determining whether a service is essential, there is already a strike or lockout in place?

Ms. Tremblay: No. That would be done at the beginning of the process, basically. There are two systems. Most of the cases here were processed under the old system, before the changes on June 20, but there are delays in filing applications. Without going into too much detail, under the old system they were required to send a notice within 15 days of the notice of dispute. After that, they had 15 days to submit their application. So it was done at the beginning of the process. Sometimes collective bargaining had begun, sometimes not quite, but it was at the beginning of the bargaining cycle.

Senator Aucoin: What would be the earliest point in bargaining when you could intervene following a request from the employer, employees, or union?

Ms. Tremblay: Under the current legislation, if the parties cannot reach an agreement, they may submit an application to the board. This is set out in subsection 87.4(4) of the Canada Labour Code. It simply states that if the parties haven't reached an agreement, the board may decide on an application submitted by the parties. There is no prescribed time limit for that.

Senator Aucoin: When subsection 87.4(4) applies, it may already be late in the bargaining process between the union and the employer. Is that correct?

Ms. Tremblay: Typically, this is done relatively early on, but yes, there are parties who occasionally do not do so. That's why we receive referrals from the minister asking us to decide on an issue, because the parties have not appealed to the board.

Senator Aucoin: Thank you.

Senator Miville-Dechêne: You've piqued my curiosity. Are they referees who work for you? I don't know what you call them, but I'm talking about the ones who are called upon to make decisions.

Ms. Tremblay: In fact, I'm the chairperson, we have vice-chairs and members. The members are representatives of the union and the employer.

Me Tremblay : On pourrait certainement fournir cela au comité. Il faut simplement aller dans chaque dossier pour voir qui avait déposé la demande dans un premier temps, mais c'est de l'information qui est à notre disposition et que l'on pourrait fournir au comité si cela peut vous être utile.

Le sénateur Aucoin : Merci.

J'ai une deuxième question. Vous avez mentionné que, dans certains cas, vous pouviez aider le groupe. Ai-je raison de dire qu'au moment de déterminer si un service est essentiel, il y a déjà une grève ou un lock-out?

Me Tremblay : Non. Ce serait fait au début du processus, dans le fond. Il y a deux régimes. La plupart des dossiers qui sont ici ont été traités sous l'ancien régime, avant les modifications du 20 juin, mais il y a des délais pour déposer des demandes. Sans trop aller dans les détails, sous l'ancien régime, ils devaient transmettre un avis dans les 15 jours suivant l'avis de différend. Après cela, ils avaient 15 jours pour faire leur demande. Cela se faisait donc au début du processus. Parfois, la négociation collective était entamée, parfois, pas tout à fait, mais c'était au début du cycle de négociation.

Le sénateur Aucoin : Quel serait le moment le plus hâtif dans les négociations où vous pouvez intervenir à la suite d'une demande de l'employeur, des employés ou du syndicat?

Me Tremblay : Conformément à la législation actuelle, s'il n'y a pas d'entente entre les parties, les parties peuvent faire une demande au conseil. Cela se trouve au paragraphe 87.4(4) du Code canadien du travail. On y dit simplement que si les parties n'ont pas conclu d'entente, le conseil peut trancher une demande déposée par les parties. Il n'y a pas de délai prescrit pour cela.

Le sénateur Aucoin : Lorsque le paragraphe 87.4(4) s'applique, il peut être déjà tard dans le processus de négociation entre le syndicat et l'employeur, n'est-ce pas?

Me Tremblay : Typiquement, cela se fait relativement tôt, mais oui, il y a des parties qui, à l'occasion, ne le font pas. C'est la raison pour laquelle on reçoit des renvois de la part du ministre nous demandant de trancher une question, parce que les parties n'ont pas fait appel au conseil.

Le sénateur Aucoin : Merci.

La sénatrice Miville-Dechêne : Vous avez aiguisé ma curiosité. Est-ce que ce sont des arbitres qui travaillent chez vous? Je ne sais pas comment vous les appelez, mais je parle de ceux qui sont appelés à trancher.

Me Tremblay : En fait, il y a moi qui suis présidente, on a des vice-présidents, des vice-présidentes et des membres. Les membres sont des représentants des côtés syndical et patronal.

Senator Miville-Dechêne: All right. On that subject, when you have a case, do you ensure that there is a fair and equal representation of members from both the union and employer sides?

Ms. Tremblay: Always. Under the legislation, I have the power and duty to assign cases. We work with benches. They're called board benches. The board may consist of the chair or vice-chairs sitting alone, or it can be a panel of three. When there is a three-person bench, it will be either a vice-chair or the chair sitting with two members, or one member from the union side and another from the employer side.

Senator Miville-Dechêne: Are members expected to take sides with the union side or the employer so clearly, or is it rather their past that brings them there? In fact, it's the Canada Labour Code that must be interpreted. How do you see that?

Ms. Tremblay: They are recognized as representing either the employer or the union. When they decide on cases, they do so on the basis of the facts, evidence and arguments presented to them. The response will be based on legislation, our legal constraints and the evidence. Whether they represent the union or the employer, most of the time the response is shaped by legal constraints and the law that must be applied.

Senator Miville-Dechêne: Ultimately, is it the vice-chair who makes the decision, or is it someone else?

Ms. Tremblay: All three. All three have the same weight, the same vote, so if one member disagrees with the other two, they can write a dissent. Decisions are made by majority vote, but there can be dissenting opinions.

The board should be very proud of this: It's rare for there to be any dissenting opinions. Some 20 or 30 years ago, there was much more dissent. The members weren't representative. They have only been representative on the board since 1999. However, we don't see many dissenting opinions because the legislation is relatively well defined and case law is well developed. This means that the decisions made by the board are predictable. When this is readily apparent from the evidence and arguments, decision-makers will easily side with the majority. However, there may still be dissenting opinions, even if this doesn't happen frequently.

Senator Miville-Dechêne: I have one last question. Among the vice-chairs or the chair, you all have a past, though. If you need to have experience with the Canada Labour Code, then surely you have represented the union or the employer at some point; everyone knows that.

La sénatrice Miville-Dechêne : D'accord. Justement, sur ce sujet, quand vous avez un dossier, est-ce que vous vous assurez qu'il y a des membres issus du monde syndical et du monde patronal de façon équitable et égale?

Me Tremblay : Toujours. En vertu de la législation, c'est moi qui ai le pouvoir et le devoir d'assigner les dossiers. On fonctionne avec des bancs. On les appelle les bancs du conseil. Le banc peut être formé de la présidente ou des vice-présidents siégeant seuls, ou ce peut être un banc de trois. Dès qu'il s'agit d'un banc de trois, ce sera soit un vice-président ou la présidente siégeant avec deux membres, soit un membre du côté syndical et un autre du côté de l'employeur.

La sénatrice Miville-Dechêne : Est-ce qu'on s'attend à ce que les membres prennent parti pour le côté syndical ou pour la partie patronale aussi clairement que cela, ou est-ce plutôt leur passé qui les amène là? En effet, c'est le Code canadien du travail qui doit être interprété. Comment le voyez-vous?

Me Tremblay : Ils sont reconnus comme représentant le côté patronal ou syndical. Quand ils décident des dossiers, ils le font sur la base des faits, de la preuve et d'arguments qui sont présentés devant eux. La réponse sera donnée en fonction de la législation, de nos contraintes juridiques et de la preuve. Qu'ils aient le chapeau syndical ou patronal, la plupart du temps, la réponse se dessine avec les contraintes juridiques et la loi qu'il faut mettre en application.

La sénatrice Miville-Dechêne : Ultimement, c'est le vice-président qui prend la décision ou c'est quelqu'un d'autre?

Me Tremblay : Ce sont les trois. Les trois ont le même poids, le même vote, alors si l'un des membres n'est pas d'accord avec les deux autres, il lui est possible d'écrire une dissidence. C'est la majorité qui l'emporte pour la prise de décision, mais il peut y avoir des dissidences.

Le conseil doit en être très fier : c'est rare qu'il y ait des dissidences. Il y a une vingtaine ou une trentaine d'années, il y avait quand même beaucoup plus de dissidences. Les membres n'étaient pas représentatifs. Ils sont représentatifs au conseil seulement depuis 1999. Or, on ne voit pas beaucoup de dissidences, parce que la législation est relativement bien définie et que la jurisprudence est bien développée. Il y a donc une prévisibilité dans les décisions rendues au conseil. Quand cela transparaît facilement à partir de la preuve et des arguments, les décideurs vont facilement se ranger tous du même côté. Toutefois, il peut y avoir malgré tout des dissidences, même si cela n'arrive pas fréquemment.

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai une dernière question. Parmi les vice-présidents ou la présidence, vous avez tous un passé, quand même. Si vous devez avoir de l'expérience avec le Code canadien du travail, vous avez alors sûrement représenté la partie syndicale ou la partie patronale à un certain moment; tout cela se sait.

Ms. Tremblay: Absolutely. It's public, and that's why we're chosen. In fact, it's stipulated in the legislation: You must have experience and expertise in labour relations to be appointed to the board. This has been the case since 1999. It was informal before, but now it's codified, because it makes sense that people who have worked in this field should be able to settle disputes.

Senator Miville-Dechêne: There is also the nature of the dispute, as Senator Aucoin mentioned, which is another matter.

Thank you. I've tortured you enough.

The Chair: Thank you.

We have come to the end of our meeting. I'd like to thank you for being with us today, Ms. Tremblay. It's greatly appreciated.

[English]

Before ending the meeting, I wish to thank the entire support team for this committee — those in the front, in the back and behind the scenes — for all the work you do. Thank you for the work that contributes enormously to the success of our work as senators.

(The committee adjourned.)

Me Tremblay : Tout à fait. C'est public, et c'est pour cela qu'on nous choisit. D'ailleurs, c'est prévu dans la législation : il faut avoir une expérience et une expertise en relations de travail pour être nommé au conseil. C'est prévu depuis 1999. C'était là informellement auparavant, mais maintenant, c'est codifié, parce qu'il est logique que ce soit des gens qui ont exercé ce métier qui puissent trancher les litiges.

La sénatrice Miville-Dechêne : Il y a aussi la nature du litige, comme le sénateur Aucoin le mentionnait, qui est une autre question.

Merci. Je vous ai assez torturée.

Le président : Merci.

Nous en sommes à la fin de notre réunion. Je tiens à vous remercier, maître Tremblay, pour votre présence aujourd'hui. C'est grandement apprécié.

[Traduction]

Avant de mettre fin à la réunion, je tiens à remercier toute l'équipe de soutien du comité — ceux qui sont devant, derrière et en coulisse — pour tout le travail que vous faites. Je vous remercie de ce travail qui contribue énormément au succès de notre travail de sénateurs.

(La séance est levée.)
