



First Session
Thirty-ninth Parliament, 2006-07

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, April 25, 2007
Tuesday, May 1, 2007
Wednesday, May 2, 2007

Issue No. 12

First, second and third meetings on:

Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts

APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.,
Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
trente-neuvième législature, 2006-2007

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 25 avril 2007
Le mardi 1^{er} mai 2007
Le mercredi 2 mai 2007

Fascicule n° 12

Première, deuxième et troisième réunions concernant :

Le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence

COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député,
Ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable David Tkachuk, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, P.C. (or Tardif)	Phalen
Johnson	Segal
* LeBreton, P.C. (or Comeau)	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Segal substituted for that of the Honourable Senator Carney, P.C. (*May 1, 2007*).

The name of the Honourable Senator Peterson substituted for that of the Honourable Senator Dawson (*May 1, 2007*).

The name of the Honourable Senator Dawson substituted for that of the Honourable Senator Peterson (*May 3, 2007*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable David Tkachuk

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Munson
* Hervieux-Payette, C.P. (ou Tardif)	Phalen
Johnson	Segal
* LeBreton, C.P. (ou Comeau)	Zimmer

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Segal est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney, C.P. (*le 1^{er} mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Peterson est substitué à celui de l'honorable sénateur Dawson (*le 1^{er} mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Dawson est substitué à celui de l'honorable sénateur Peterson (*le 3 mai 2007*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, March 28, 2007:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Segal, seconded by the Honourable Senator Keon, for the second reading of Bill C-11, An Act to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other Acts.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Stratton, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 28 mars 2007 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Segal, appuyée par l'honorable sénateur Keon, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire d'autres lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 25, 2007
(39)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:33 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Carney, P.C., Eyton, Munson, Phalen, Tkachuk and Zimmer (8).

Other senator present: The Honourable Senator Di Nino (1).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 28, 2007, the committee began its consideration of Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

APPEARING:

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:*Transport Canada:*

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;

Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services.

The Minister made an opening statement and, together with the other witnesses, answered questions.

At 8:10 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2007
(40)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the Honourable David Tkachuk, Deputy Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Johnson, Mercer, Munson, Peterson, Phalen, Segal, Tkachuk and Zimmer (9).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 25 avril 2007
(39)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 33, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Carney, C.P., Eyton, Munson, Phalen, Tkachuk et Zimmer (8).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Di Nino (1).

Également présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 mars 2007, le comité entreprend son étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

COMPARAÎT :

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;

Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface;

Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques.

Le ministre fait une déclaration puis, aidé des autres témoins, répond aux questions.

À 20 h 10, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 1^{er} mai 2007
(40)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Johnson, Mercer, Munson, Peterson, Phalen, Segal, Tkachuk et Zimmer (9).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 28, 2007, the committee continued its consideration of Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

WITNESSES:

Canadian Bar Association:

John D. Bodrug, Vice Chair, National Competition Law Section;

Tamra L. Thomson, Director, Legislation and Law Reform.

Travellers' Protection Initiative:

Michael Pepper, President and CEO, Travel Industry Council of Ontario;

Christiane Théberge, President and CEO, Association of Canadian Travel Agencies (ACTA).

Mr. Bodrug and Mr. Pepper each made opening statements and, together with the other witnesses, answered questions.

At 10:49 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 2, 2007

(41)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Honourable David Tkachuk, Deputy Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Eyton, Johnson, Merchant, Tkachuk and Zimmer (6).

In attendance: From the Library of Parliament: Allison Padova, Analyst.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 28, 2007, the committee continued its consideration of Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

WITNESSES:

Canadian Industrial Transportation Association:

Bob Ballantyne, President.

  galement présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 mars 2007, le comité poursuit son étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

TÉMOINS :

Association du Barreau canadien :

John D. Bodrug, vice-président, Section nationale du droit de la concurrence;

Tamra L. Thomson, directrice, Législation et réforme du droit.

Coalition pour la protection des voyageurs :

Michael Pepper, président-directeur général, Travel Industry Council of Ontario;

Christiane Théberge, présidente et chef de la direction, Association canadienne des agences de voyages (ACAV).

MM. Bodrug et Pepper font chacun une déclaration puis, aidés des autres témoins, répondent aux questions.

   10 h 49, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 2 mai 2007

(41)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Eyton, Johnson, Merchant, Tkachuk et Zimmer (6).

  galement présente : Allison Padova, analyste, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 mars 2007, le comité poursuit son étude du projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

TÉMOINS :

Association canadienne de transport industriel :

Bob Ballantyne, président.

Forest Products Association of Canada:

Avrim Lazar, President and CEO.

Western Canadian Shippers' Coalition:

Ian May, Chair.

Western Grain Elevator Association:

Cam Dahl, Director of Government Relations, Agricore United.

Mr. Ballantyne, Mr. Lazar, Mr. Dahl and Mr. May each made opening statements and, together, answered questions.

At 7:32 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Association des produits forestiers du Canada :

Avrim Lazar, président-directeur général.

Western Canadian Shippers' Coalition :

Ian May, président.

Western Grain Elevator Association :

Cam Dahl, directeur des relations gouvernementales, Agricore United.

MM. Ballantyne, Lazar, Dahl et May font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 32, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 25, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:33 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Today we have on our agenda Bill C-11, and we are pleased to have before us the Honourable Lawrence Cannon, Minister of Transport, Infrastructure and Communities; and from Transport Canada, Ms. Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy; and Ms. Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy.

[*Translation*]

And Mr. Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services. Welcome to all of you. Mr. Minister, you may begin.

Hon. Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Good evening, Madam Chairman, members of this Senate committee. It is a pleasure to be here.

[*English*]

I am pleased to appear before the committee today on Bill C-11, which amends the Canada Transportation Act. I want to emphasize that there have been extensive consultations on the matters addressed in Bill C-11 and that many stakeholders not only support the bill but also are most anxious for it to be passed.

Consultations presently date back to the statutory review of the Canada Transportation Act that was conducted in 2000 and 2001. The statutory review led eventually to Bill C-26, which was tabled in February 2003 and which died on the Order Paper. That was followed by Bill C-44, which was tabled in March 2005 and which also died on the Order Paper.

You can understand why stakeholders are anxious. It has been nearly seven years since consultations started, and they are now facing the third attempt at getting legislation passed. I hope they will not be disappointed this time. Bill C-11 is the second piece of legislation derived from the former Bill C-44. The government felt that there were many good provisions in Bill C-44 but that, overall, the bill was too ambitious. Therefore, we decided to divide the former bill into three separate bills in order to facilitate passage.

The first bill, the International Bridges and Tunnels Act, received Royal Assent on February 1, 2007. I hope to table a third and final bill in the near future. That bill will improve

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 25 avril 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 33, pour en examiner la teneur.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Aujourd'hui, nous avons à l'ordre du jour le projet de loi C-11, et nous avons le plaisir de recevoir l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités; de Transports Canada, Mme Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne, et Mme Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface.

[*Français*]

Et M. Alain Langlois, conseiller juridique des Services juridiques; bienvenue à vous tous. Monsieur le ministre, nous sommes prêts à vous entendre.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Madame la présidente, bonsoir et mes amitiés à vos collègues sénateurs qui participent à ce comité.

[*Traduction*]

Je suis heureux de comparaître devant le comité aujourd'hui pour parler du projet de loi C-11, qui modifie la Loi sur les transports au Canada. Je tiens à souligner que de vastes consultations ont eu lieu sur les enjeux abordés dans cette mesure législative. Non seulement nombre d'intervenants appuient le projet de loi, mais la plupart sont impatients de le voir promulgué.

Les consultations remontent à l'examen obligatoire de la Loi sur les transports au Canada réalisé en 2000 et 2001. Cet examen a donné lieu au projet de loi C-26, déposé en février 2003 et qui est mort au *Feuilleton*. Le projet de loi C-44, déposé en mars 2005, lui a succédé. Il est aussi mort au *Feuilleton*.

Vous comprenez maintenant l'impatience des intervenants. Les consultations ont commencé il y a près de sept ans et on attend maintenant l'issue d'une troisième tentative. J'espère que ces gens ne seront pas déçus cette fois-ci. Le projet de loi C-11 est la seconde mesure législative dérivée de l'ancien projet de loi C-44. Le gouvernement trouvait que ce dernier comptait beaucoup de bonnes dispositions, mais qu'il était, dans l'ensemble, trop ambitieux. C'est pourquoi nous avons décidé de scinder l'ancien projet de loi en trois, afin de faciliter sa promulgation.

Le premier projet de loi, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux, a reçu la sanction royale le 1^{er} février 2007. J'espère déposer un troisième et dernier projet dans un

the shipper protection provisions of the act to help address the potential abuse of market power by the railways.

I am sure many of you have heard from members of the shipping community about the importance of this third bill. In addition, I understand that concerns about railway service were raised during your recent trip to Vancouver on the issue of containerized freight. Transport Canada officials worked closely with the railways and shippers in 2006 and in the early part of 2007 to reach a consensus on changes to the act. Unfortunately, a consensus was not possible. The government will introduce amendments that will strengthen the shipper protection provisions while also taking into consideration the interests of the railways and their need for regulatory stability.

[Translation]

Today, however, I would like to discuss the many benefits of Bill C-11. The Standing Committee on Transportation, Infrastructure and Communities made a number of improvements to Bill C-11 during committee review, following almost two months of meetings last fall with witnesses from across the country. I want to thank members of that committee for their diligent work. We now have a very solid piece of legislation that I hope this committee can deal with expeditiously.

As you are aware, the Canada Transportation Act is the legislative framework governing activities related to air and rail transportation in Canada. It also establishes the Canadian Transportation Agency and specifies its roles, responsibilities and powers.

Bill C-11 amends a number of important provisions in the act and provides for several new remedies that will benefit Canadian consumers, communities and public transit providers.

I want to focus on six main elements of Bill C-11. They are: alternate dispute resolution mechanisms, the review of transportation mergers and acquisitions, protection for air travellers, improvements for commuter rail operators, railway noise and a reduction to the railways' grain revenue caps.

The first element is dispute resolution mechanisms. During consultations with shippers and railways on potential changes to the rail freight provisions, officials encouraged the two sides to develop and use alternative dispute resolution mechanisms. These mechanisms are usually faster, less expensive and less confrontational than regulated remedies. To this end, Bill C-11 will give the Agency the authority to conduct mediation on any matter or complaint that falls within its

proche avenir. Celui-ci améliorera les dispositions de la loi concernant la protection des expéditeurs et permettra d'éviter les abus éventuels des sociétés ferroviaires, de par leur position dominante sur le marché.

Je suis certain que beaucoup d'entre vous ont entendu parler de l'importance de ce troisième projet de loi auprès des membres du milieu de l'expédition. Par ailleurs, je sais que, lors de votre récente visite à Vancouver, on vous a fait part des préoccupations concernant les services ferroviaires et plus particulièrement la question du trafic du fret conteneurisé. Des fonctionnaires de Transports Canada ont collaboré étroitement avec les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs, en 2006 et au début de 2007, afin d'obtenir un consensus sur les changements à la loi, qu'il n'a malheureusement pas été possible d'atteindre. Le gouvernement proposera des modifications qui viendront renforcer les dispositions sur la protection des expéditeurs, sans toutefois négliger les intérêts des compagnies ferroviaires et leurs besoins de stabilité en matière de réglementation.

[Français]

Je tiens toutefois aujourd'hui à aborder les nombreux avantages du projet de loi C-11. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a apporté de nombreuses améliorations au projet de loi C-11 durant les travaux du comité, suite à près de deux mois de réunions, l'automne dernier, avec des témoins de partout au pays. Je tiens à remercier les membres de ce comité pour leur travail diligent. Nous détenons désormais un solide projet de loi sur lequel le comité pourra, nous espérons, se pencher rapidement.

Comme vous le savez, la Loi sur les transports constitue le cadre législatif régissant les activités économiques liées au transport aérien et ferroviaire au pays. Elle établit également l'Office des transports du Canada et en précise les rôles, les responsabilités et les pouvoirs.

Le projet de loi C-11 modifie un certain nombre de dispositions importantes de la loi et prévoit plusieurs nouvelles solutions qui profiteront tout à la fois aux consommateurs, aux collectivités et aux fournisseurs de transport en commun du pays.

Je veux parler de six éléments importants du projet de loi C-11, à savoir les méthodes non traditionnelles de règlement des différends, l'examen des fusions et acquisitions en transport, la protection des usagers du transport aérien, les améliorations pour les exploitants de chemin de fer de banlieue, le bruit produit par les chemins de fer et une réduction des plafonds des revenus des sociétés de chemin de fer pour le mouvement du grain.

Le premier élément porte sur les méthodes de règlement des différends. Durant les consultations avec les expéditeurs et les chemins de fer concernant les changements éventuels aux dispositions sur le transport de marchandises par voie ferrée, les dirigeants encourageaient, d'un côté comme de l'autre, l'établissement de mécanismes non traditionnels de règlement des différends. Ces mécanismes sont habituellement plus rapides et moins coûteux et suscitent moins de confrontations que les

jurisdiction, and to provide mediation and arbitration services for railway matters under commercial processes, if all parties agree.

The second element concerns transportation mergers. Under Bill C-11, the existing merger provisions related to airlines will be extended to other modes under federal jurisdiction for large mergers or acquisitions. The Competition Bureau will continue to review the competitive impacts of such transactions. In addition, the minister will be able to appoint someone to conduct a review of public interest issues, if warranted. This will provide the Governor-in-Council with a full assessment of the implications of the proposed transaction before determining whether or not to approve the transaction and under what conditions.

There has been significant railway rationalization within the United States over the last few decades. There is frequently speculation that further rationalization will take place, possibly involving either Canadian National Railway or Canadian Pacific Railway. It will be important to have the merger provisions in place if this does indeed occur.

[English]

The next element is protection for air travellers. Bill C-11 will improve protection for air travellers by requiring the agency to prescribe regulations on airfare advertising. The guidelines and objectives of this government regarding airfare advertising are set out in legislation and will assist the agency to develop adequate regulations.

For example, airlines will be required to include certain business costs in their base price and to indicate clearly all fees, charges and taxes collected on behalf of third parties in their price advertising. This will ensure greater transparency of advertised fares by airlines and allow consumers to readily determine the cost of an air service.

Other amendments related to air travel include integrating the role and functions of the Air Travel Complaints Commissioner within the authority and permanent day-to-day operations of the Canadian Transportation Agency while maintaining the informal and flexible complaints resolution process in the existing legislation.

The bill also improves the agency's reporting of air travel complaints. In addition to information included in its annual report, the agency will report on the number and nature of complaints it received, the carriers against whom the complaints were made, how the complaints were addressed and systematic trends that it observed.

recours officiels. À cette fin, le projet de loi C-11 accordera à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'agir à titre de médiateur concernant toute question ou plainte relevant de sa compétence et de fournir des services de médiation et d'arbitrage pour les questions ferroviaires au moyen de processus commerciaux, si toutes les parties sont d'accord.

Le deuxième élément concerne les fusions en transport. En vertu du projet de loi C-11, les dispositions actuelles en matière de fusion visant les compagnies aériennes s'appliqueront désormais aux autres modes qui sont de compétence fédérale, lors de grandes fusions ou d'acquisitions importantes. Le Bureau de la concurrence continuera de se pencher sur l'incidence concurrentielle de telles transactions. En outre, le ministre sera en mesure de nommer une personne pour effectuer un examen des questions d'intérêt public si la situation le justifie. Le gouverneur en conseil disposera aussi d'une vue d'ensemble des implications de la transaction proposée avant de la refuser ou de l'approuver à certaines conditions.

Au cours des dernières décennies, les États-Unis ont connu une normalisation importante des chemins de fer. On spéculait souvent sur la possibilité d'une autre vague de rationalisation qui pourrait viser soit le Canadien National, soit le Chemin de fer Canadien Pacifique. Il serait important que les dispositions en matière de fusion soient en vigueur pour le cas où cette situation se concrétiserait.

[Traduction]

Le prochain élément concerne la protection des personnes qui voyagent par avion. Le projet de loi C-11 prévoit accroître leur protection en exigeant que l'Office réglemente la publicité sur le prix des billets d'avion. Les lignes directrices et les objectifs de l'actuel gouvernement concernant cette publicité sont énoncés dans la loi et aideront l'Office à élaborer un règlement convenable.

Par exemple, les compagnies aériennes seront tenues d'inclure certains coûts liés aux opérations dans leur prix de base et d'indiquer clairement l'ensemble des redevances, des frais et taxes facturés au nom de tiers dans leurs publicités. Ainsi, les compagnies aériennes pourront être plus transparentes dans leurs publicités sur les prix des billets d'avion, et les clients pourront facilement calculer le coût d'un service de transport aérien.

Parmi les autres modifications liées au transport aérien, on compte intégrer le rôle et les fonctions du Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien aux pouvoirs et activités permanentes courantes de l'Office des transports du Canada, tandis que le processus informel et souple de règlement des plaintes sera maintenu dans la loi actuelle.

Le projet de loi permettra également d'améliorer la façon dont l'Office aura à établir ses rapports sur les plaintes relatives au transport aérien. En plus des renseignements que renfermera son rapport annuel, l'Office fera état du nombre et de la nature des plaintes qu'il reçoit, donnera des informations sur les transporteurs faisant l'objet de plaintes, le mode de règlement des plaintes et les tendances systématiques qu'il observe.

I should note that the agency already publishes information regarding many important airline consumer issues in its annual report and on its website. These changes would be improvements to an already open and transparent reporting process.

[*Translation*]

Bill C-11 has strong support from commuter rail operators in Vancouver, Toronto and Montreal since it will improve their leverage in negotiating contracts with Canadian National Railway and Canadian Pacific Railway. These agencies have been seeking this type of resource for 20 years. With Bill C-11, if contracts cannot be negotiated commercially, a new mechanism will allow the Agency to adjudicate the matter.

To improve accountability to local taxpayers, Bill C-11 will also require that contracts between publicly funded passenger service providers and main line railways be made public.

Amendments to the railway line transfer and discontinuance provisions will enable commuter rail operators or public transit providers to acquire lines and stations in urban areas — providing access to important infrastructure for additional transit services. The amendments will also facilitate the acquisition of discontinued rail lines by local municipalities.

Another element of Bill C-11 that has attracted a lot of attention and support by community groups across the country is the rail noise provisions. I can tell you that the standing committee heard from many witnesses on this matter, and made some changes that improve the provision.

The bill will require the railway to cause as little noise and vibrations as possible when constructing or operating a railway, taking into consideration the requirements of railway operations, the interests of affected communities and the potential impact on adjacent residents. As well, the agency would be given authority to resolve noise complaints if a voluntary settlement cannot be reached between parties. This is a long-awaited remedy that we believe will balance the needs of communities with the need for continued rail operations to move ever increasing trade volumes.

[*English*]

Finally, the provisions regulating the maximum revenues Canadian National Railway and Canadian Pacific Railway can earn from regulated grain movement will be amended to provide for an adjustment related to the maintenance of government hopper cars. This includes a one-time adjustment that is expected

Je me dois de signaler que l'Office public déjà des renseignements concernant un grand nombre de questions importantes relatives aux clients du transport aérien dans son rapport annuel et son site web. Ces changements seront des améliorations apportées à un processus d'établissement de rapports qui est déjà ouvert et transparent.

[*Français*]

Le projet de loi C-11 obtient déjà l'appui des exploitants de chemin de fer de banlieue à Montréal, à Toronto et à Vancouver, car il leur servira de levier lorsqu'ils voudront négocier leurs contrats avec le Canadien National et le Chemin de fer Canadien Pacifique. Ces organismes recherchent ce type de ressources depuis près de 20 ans. Grâce au projet de loi C-11, si les contrats ne peuvent être négociés commercialement, un nouveau mécanisme permettra à l'Office des transports du Canada de statuer sur la question.

Afin qu'on améliore la façon de rendre des comptes aux contribuables locaux, le projet de loi C-11 exigera également que les contrats, entre les fournisseurs de service voyageur public et les principaux chemins de fer, soient rendus publics.

Les modifications aux dispositions sur le transfert et l'abandon de services permettront aux exploitants de chemin de fer de banlieue ou de service de transport en commun d'acquérir des lignes et des gares en région urbaine, fournissant ainsi un accès à l'infrastructure importante pour d'autres services de transport. Grâce à ces modifications, il sera plus facile pour les municipalités locales d'acquérir des lignes de chemin de fer abandonnées.

Les dispositions sur le bruit causé par le transport ferroviaire sont au nombre des autres éléments du projet de loi C-11 ayant suscité une grande attention de la part des groupes communautaires d'un bout à l'autre du pays. Je puis vous affirmer qu'après avoir entendu un grand nombre de témoins à propos de cette question, le comité permanent a apporté certaines améliorations à cette disposition.

Le projet de loi exigera que les compagnies de chemin de fer causent le moins de bruit et de vibration possible au moment de construire ou d'exploiter un chemin de fer, sans toutefois négliger les exigences des opérations des chemins de fer, les intérêts des collectivités touchées et l'incidence potentielle sur les résidents qui vivent à proximité. Par ailleurs, l'Office des transports du Canada aura le pouvoir de régler les plaintes sur le bruit si un règlement à l'amiable n'intervient pas entre les parties. Il s'agit là d'une solution longtemps attendue qui, à mon avis, assurera un équilibre entre les besoins des collectivités et ceux des exploitants de chemin de fer qui doivent continuer de déplacer des volumes de marchandises qui ne cessent de croître.

[*Traduction*]

Enfin, les dispositions régissant les revenus maximums que le Canadien National et le Chemin de fer Canadien Pacifique peuvent gagner grâce à l'acheminement réglementé du grain seront modifiées pour permettre un rajustement visant l'entretien des wagons-trémies. Il s'agit d'un rajustement unique grâce

to save farmers an average of \$2 per tonne or \$50 million per year. The bill must be passed for Western Canadian farmers to enjoy this benefit.

In closing, I would like to reiterate that stakeholders are most anxious for this bill to become law for a number of varied but important reasons. I urge the committee to review it as quickly as possible.

Senator Tkachuk: Thank you for your presentation and welcome here this evening.

I want to focus a couple of questions on the Competition Bureau and the merger provisions related to airlines and other modes that you mention on page 3 in the second paragraph. In your presentation, you said that the Competition Bureau will continue to review the competitive impacts of such transactions but there will be a public interest review process. Will that public interest review process be in parallel to the Competition Bureau? Will it be after the Competition Bureau makes its report? At what time will that person be chosen, or is there a time when you do not need to choose that person at all?

Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy, Transport Canada: The application for review would be submitted to the Competition Bureau and to the Minister of Transport at the same time, and the process allows the minister to decide upon receiving the application whether or not there is a need to appoint a reviewer of the public interest. If the minister decides that there are public interest issues, then the review of the public interest issues will be undertaken at the same time as the review of the Competition Act, in parallel, but by the separate entities. The separate entities will then come together and make a recommendation to the minister, which the minister would take to the Governor-in-Council.

Senator Tkachuk: What if they are in conflict? If there is competition, public interest is served. That is not necessarily what some people may think, but that is what I think. In the end, does the minister have the final say in what happens, no matter what the Competition Bureau says?

Ms. Borges: The minister will try to understand why there may be differences, let us say, in the recommendation going forward. The Governor-in-Council would have the final decision as to whether the merger goes ahead.

To clarify for you, the public interest and the competition interest may not be the same where you are looking at the interdependencies of certain modes or operations on a mode. I will take rail, for example. Where one railway attempts to merge with another, the bureau will look at whether competition would be less, and probably it would be. There may be other issues that are not anticipated. For example, the commuter railways operate on those same railway lines. What would be the implications for the commuter rail services and existing contracts that they would have with the service provider?

auquel les fermiers pourraient épargner en moyenne 2 \$ la tonne ou 50 millions de dollars par année. Le projet de loi doit être promulgué pour que les fermiers de l'Ouest canadien puissent en profiter.

En conclusion, madame la présidente, je tiens à souligner une fois de plus l'impatience des intervenants à voir le projet de loi adopté pour plusieurs raisons aussi variées qu'importantes. J'exhorte le comité à examiner ce dossier le plus rapidement possible.

Le sénateur Tkachuk : Merci pour votre exposé et merci aussi d'être ici parmi nous ce soir.

Je voudrais aborder quelques questions concernant le Bureau de la concurrence et les dispositions en matière de fusion visant les compagnies aériennes et les autres modes de transport, dont vous faites mention au dernier paragraphe de la page 3. Dans votre exposé, vous dites que le Bureau de la concurrence continuera de se pencher sur l'incidence concurrentielle de telles transactions, mais qu'il y aura aussi un processus d'examen des questions d'intérêt public. Cet examen sera-t-il effectué en parallèle avec celui du Bureau de la concurrence? Aura-t-il lieu après le rapport du Bureau de la concurrence? Quand une personne devra-t-elle être nommée? Et sera-t-il toujours nécessaire d'en nommer une?

Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface, Transports Canada : La demande d'examen sera présentée au Bureau de la concurrence et au ministre des Transports en même temps, et le ministre pourra par la suite décider s'il doit nommer une personne pour effectuer l'examen des questions d'intérêt public. Si le ministre considère que la situation le justifie, l'examen des questions d'intérêt public sera effectué en même temps que celui de la Loi sur la concurrence, en parallèle, mais par les deux entités distinctes. Celles-ci mettront ensuite leurs résultats en commun afin de faire une recommandation au ministre, qui pourra la transmettre au gouverneur en conseil.

Le sénateur Tkachuk : Et s'il y a divergence d'opinions? Quand il y a de la concurrence, l'intérêt public est bien servi. Ce n'est pas nécessairement l'avis de certaines personnes, mais c'est le mien. Au bout du compte, la décision finale revient-elle au ministre, peu importe la conclusion du Bureau de la concurrence?

Mme Borges : S'il y a des recommandations différentes, le ministre tentera d'en comprendre la raison. C'est le gouverneur en conseil qui prendra la décision finale d'approuver ou non la fusion.

Je tiens à préciser que l'intérêt public et l'intérêt de la concurrence peuvent différer lorsqu'on parle de l'interdépendance de certains modes ou de certains types d'exploitations. Prenons le transport ferroviaire, par exemple. Si une compagnie de chemin de fer tentait de fusionner avec une autre, le bureau vérifierait si cela donnerait lieu à une diminution de la concurrence, et ce serait probablement le cas. De plus, il pourrait y avoir d'autres questions qui ne sont pas envisagées. Par exemple, les trains de banlieue circulent sur ces mêmes lignes ferroviaires. Quelles conséquences cette situation entraînerait-elle pour les services ferroviaires de banlieue et les contrats qu'ils ont avec le fournisseur de services?

Another example would be the implication for a port that is served by a railway. If there is a merger, what are the implications then for the people bringing containers or ships into the port where they are left potentially with one carrier and obligations elsewhere? The review is really looking beyond the competition.

Senator Tkachuk: I am sure it will also take into account, say, a railroad merging with an airline or with a large trucking company that serves farmers' interests, for example. Would that be another case where the minister would become involved in a public interest situation?

Ms. Borges: Yes, potentially. The transaction limit will be the same limit that the Competition Bureau looks at, which is over \$400 million worth of assets. We are really talking about large mergers. If they are small, no, but large mergers, yes.

Senator Tkachuk: Will the person appointed by the minister have hearings or be studying it from an academic point of view? How will the public interest be served? Will there be hearings across the country? Will it involve politicians?

Ms. Borges: It would depend on the case, but that is the intent. You may recall that in 2000 there was a proposal put forward by Canadian National with an American railway. Under the current law, the minister has no ability to intervene or hold hearings on that; he has no authority to ask the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities or the Canadian Transportation Agency or some other panel or person to review it. That is one of the reasons for this bill. This would allow him to do that. In the end, if it is a big enough transaction, which it would be in this case, likely there would be hearings.

Senator Tkachuk: Will the person appointed be a legal person or could it be a group? Could it be the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities?

Ms. Borges: Yes. It could be a panel.

[Translation]

The Chairman: Mr. Minister, the House standing committee proposed a major amendment to clause 29 of Bill C-11 which deals with noise and vibrations. You referred to this during your presentation.

Initially, one of the strengths of this bill was that it was the result of numerous consultations with, in particular, representatives of the railway industry.

However, a number of railway industry representatives have serious concerns about the use of the expression "cause as little noise and vibration as possible" which is now found in the bill at the request of the House standing committee.

Il y aurait aussi des conséquences pour un port desservi par une ligne de chemin de fer. S'il y avait fusion, quelles seraient les implications pour ceux qui acheminent des conteneurs ou des marchandises vers ce port? Ils se retrouveraient avec un seul transporteur et d'autres obligations? L'examen va bien au-delà des questions de concurrence.

Le sénateur Tkachuk : Je suis certain que l'examen portera également sur, disons, une compagnie de chemin de fer qui fusionne avec un transporteur aérien ou une grande entreprise de camionnage qui sert les intérêts d'agriculteurs, par exemple. Dans ce cas, s'agirait-il aussi d'une question d'intérêt public pour le ministre?

Mme Borges : Oui, éventuellement. La limite de transaction serait la même que celle du Bureau de la concurrence, soit plus de 400 millions de dollars d'actifs. Nous parlons vraiment ici de fusions d'envergure, et non de petites fusions.

Le sénateur Tkachuk : La personne nommée par le ministre tiendra-t-elle des audiences ou fera-t-elle l'examen d'un point de vue strictement théorique? Comment l'intérêt public sera-t-il servi? Y aura-t-il des audiences partout au pays? Des politiciens y prendront-ils part?

Mme Borges : Cela dépendrait du dossier, mais c'est l'objectif visé. Vous vous rappelez sans doute qu'en 2000, il y a eu une proposition, présentée par le Canadien National et une compagnie de chemin de fer américaine. En vertu de la loi actuelle, le ministre n'a pas le pouvoir d'intervenir ou de tenir des audiences sur ce dossier; il n'a pas l'autorité pour demander au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, à l'Office des transports du Canada ou à d'autres experts d'examiner le dossier. C'est l'une des raisons pour lesquelles ce projet de loi est présenté. Il donnerait au ministre ce pouvoir. En fin de compte, si c'est une transaction assez importante, ce qui serait le cas ici, on tiendrait probablement des audiences.

Le sénateur Tkachuk : La personne nommée serait-elle une personne morale, ou pourrait-elle être un groupe? Pourrait-il s'agir du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes?

Mme Borges : Oui. Ce pourrait être un groupe d'experts.

[Français]

La présidente : Monsieur le ministre, le comité de la Chambre des communes a proposé un amendement majeur à l'article 29 du projet de loi C-11, qui a trait au bruit et à la vibration; vous en avez parlé dans votre présentation.

Au départ, l'une des forces de ce projet de loi est qu'il était le produit de nombreuses consultations avec, notamment, les représentants de l'industrie ferroviaire.

Toutefois, plusieurs représentants de l'industrie ferroviaire émettent des préoccupations importantes sur l'utilisation de l'expression « faire le moins de bruit et de vibration possible » qu'on retrouve maintenant dans le projet de loi à la demande du comité de l'autre endroit.

In the original version of the bill, the expression used was “reasonable noise.” Apparently, reference to “as little noise as possible” is rather atypical and the terms “reasonable” or “unreasonable” are typically used in various federal statutes. I would like to have your opinion on this matter.

Furthermore, there is as much concern regarding the expression in the new section 95.1(*d*), which refers to the potential impact on persons residing in properties adjacent to the railway. The railways are wary of the vague and ambiguous nature of such terms and believe that the amendments cause the bill to upset the fragile balance between various conflicting interests. How can we reassure those with concerns?

Mr. Cannon: With regard to what is reasonable or unreasonable, I would ask Mr. Langlois to clarify the meaning of those remarks.

Mr. Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services, Transport Canada: With regard to the terminology used, if you read the transcripts of the standing House committee, it is clear that according to the representations made, the expression “as little noise as possible” is not commonly used in federal legislation.

That said, there is no legal interpretation with regard to the meaning of this expression, whereas the terms “reasonable” and “unreasonable” are interpreted more or less the same way by the Canadian courts.

In order to try to determine what the expression “as little noise as possible” means, we must take into consideration the factors set out underneath the standard. There are four such factors and each must be weighed against the others. Balancing these factors will enable the Canada Transportation Agency to determine whether the railway is causing as little noise as possible or not.

This notion of balance was implicitly found in the terms “reasonable” and “unreasonable,” which were subject to interpretation by the courts. Will this have a huge impact from a legal standpoint? I do not think so. In one way or another, a balance between these four factors must be achieved and the Canadian Transportation Agency will have to take into consideration paragraphs (*a*) and (*b*), which are essentially railway-related considerations, as well as paragraphs (*c*) and (*d*) which were added during the Commons committee stage.

The Chairman: Legally, what difference will this make?

Mr. Langlois: Time will tell. The Canadian Transportation Agency will have to reach its own interpretation of what this term means. But will it interpret it in a way that is completely opposite to the way it has interpreted reasonable or unreasonable? I would be quite surprised if this were the case. I am not saying that it is impossible since the term does not yet have a legal interpretation in Canada. However, in principle, ensuring a balance of the

Dans la première version du projet de loi, l’expression utilisée était « bruit raisonnable ». Il apparaît que la référence au « moins de bruit possible » est plutôt inhabituelle et que les termes « raisonnable » ou « déraisonnable » sont généralement employés dans les différentes lois fédérales. J’aimerais avoir votre point de vue à ce sujet.

Par ailleurs, les craintes sont aussi grandes concernant l’expression qu’on retrouve au nouvel article 95.1, à l’alinéa *d*), où on fait référence à l’incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents aux chemins de fer. L’industrie ferroviaire craint le caractère vague et ambigu de ces termes et est d’avis que les modifications apportées au projet de loi mettent en péril un équilibre fragile entre certains intérêts en conflit. Que dire à ceux qui ont des craintes afin de les rassurer.

M. Cannon : Sur la question de ce qui est raisonnable ou déraisonnable, je demanderais à M. Langlois de préciser la nature de l’interprétation de ces propos.

Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques, Transports Canada : En ce qui concerne la nature de la terminologie employée, si vous lisez les transcriptions des délibérations du comité de la Chambre des communes, il est certain que les représentations qui ont été faites faisaient état du fait que l’expression « le moins de bruit possible » n’est pas communément utilisée dans la législation fédérale.

Ceci étant dit, il n’y a pas d’interprétation judiciaire concernant la signification de cette expression, alors que les termes « raisonnable » et « déraisonnable » sont interprétés de façon assez commune par les tribunaux canadiens.

Pour essayer de déterminer ce que veut dire l’expression « le moins de bruit possible », il faut prendre en considération les facteurs énumérés en dessous du standard. Ces facteurs sont au nombre de quatre et doivent être équilibrés les uns par rapport aux autres. Cet équilibre des facteurs amènera l’Office des transports du Canada à déterminer si le chemin de fer fait le moins de bruit possible ou non.

Le concept d’équilibre se retrouvait implicitement dans le concept des termes « raisonnable » et « déraisonnable » et qui ont été interprétés par les tribunaux. Cela résulte-t-il en un énorme impact du point de vue juridique? Je ne pense pas. D’une manière ou d’une autre, l’équilibre des quatre facteurs doit être atteint et l’Office des transports du Canada devra prendre en considération les alinéas *a*) et *b*), qui sont essentiellement des considérations liées aux chemins de fer, de même que prendre en considération les alinéas *c*) et *d*) qui ont été ajoutés à l’étape du comité de la Chambre des communes.

La présidente : Sur le plan juridique, quelle différence cela fait-il?

M. Langlois : Le temps le dira. L’Office des transports du Canada devra apporter son interprétation de ce que le terme veut dire. Mais va-t-il l’interpréter comme étant quelque chose qui est complètement à l’opposé de ce qui a été interprété comme raisonnable ou déraisonnable? J’en serais très surpris. Je ne dirais pas que c’est impossible puisque le terme n’a jamais encore été interprété de façon judiciaire au Canada, mais en

factors found in paragraphs (a), (b), (c) and (d) means examining whether noise is reasonable or unreasonable in nature, within the framework of the investigation that the Canadian Transportation Agency will have to conduct.

The Chairman: You believe it is implicit.

Mr. Langlois: Given the number of factors, I do not see how the Canadian Transportation Agency could avoid ensuring a balance of what is reasonable. We will have to await some legal precedents since this is not a typical term used in federal jurisprudence. However, we are comfortable with the amendment made by the House of Commons. As for the rest, we will see.

Mr. Cannon: Quite simply this clause was added to ensure better cohabitation between both the railway industry and residents who decide to build or live in proximity to the railway. Although I do not like to use this expression, I think it is about both sides reaching a reasonable accommodation.

The Chairman: When I said that the railways fear the vague and ambiguous nature of the possible impact on individuals residing in properties adjacent to the railway, I was wondering whether you believe that these fears are unfounded?

Mr. Cannon: I can tell you that, based on my experience, be it at the municipal level or in glancing at testimony in preparation for the bill, the public is in fact concerned. Furthermore, the word vibration has been added to the bill.

We are trying to find a way to protect the railways and their operations while taking into consideration the fact that, on occasion, in carrying out their economic activities, trains pass by urban areas. I think that my colleagues in the House of Commons wanted to send a message, namely that we need to be much more sensitive to such things and to try to find a middle ground that would suit all parties. That was the spirit behind this initiative.

[English]

Senator Munson: Are there penalties if a railway causes as little noise and vibration as possible? I am still trying to figure out where the line is.

Ms. Borges: The Canadian Transportation Agency will have the authority to look at the nature of the complaint, what are the activity, noise and vibrations, and determine whether there are opportunities to mitigate those impacts. If the agency believes there are, and it can tell the railway to do it, it orders the railway to do it. If the railway does not comply, the agency is a quasi-judicial body that can issue orders, and those orders have the force of law. There are stiff penalties if they do not comply.

Senator Munson: What are the penalties?

principe, l'équilibre des facteurs retrouvé aux alinéas a), b), c) et d) implique un examen du caractère raisonnable ou non du bruit dans le cadre de l'examen que l'Office des transports du Canada devra effectuer.

La présidente : Pour vous, c'est implicite.

M. Langlois : À la lumière des différents facteurs, je ne vois pas comment l'Office des transports du Canada pourrait échapper à l'équilibre de ce qui est raisonnable. Il faudra attendre que la jurisprudence se développe puisque ce n'est pas un terme usuel dans la jurisprudence fédérale, mais nous sommes confortables avec l'amendement apporté à la Chambre des communes. Pour le reste, on verra bien.

M. Cannon : Cet article a simplement été ajouté pour permettre une meilleure cohabitation entre à la fois l'industrie ferroviaire et les résidents qui choisissent de construire ou d'habiter non loin de cette emprise. Bien que je n'aime pas utiliser cette expression, il s'agit de part et d'autre, je pense, d'accommodements raisonnables.

La présidente : Quand je disais que les compagnies de chemin de fer craignent un caractère vague et ambigu de l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents aux chemins de fer, est-ce que vous trouvez que ce sont des craintes qui ne sont pas réelles?

M. Cannon : Je peux vous dire que selon mon expérience, que ce soit au municipal ou par les témoignages que j'ai pu glaner ici et là à l'occasion de la préparation du projet de loi, il y a effectivement des préoccupations de la part des citoyens. D'ailleurs, on a rajouté la question de la vibration dans le texte de loi.

On essaie de trouver une façon de protéger les sociétés de chemins de fer dans l'exercice de leurs fonctions en tenant compte du fait qu'il arrive parfois que, pour exécuter leurs activités économiques, ils passent dans des lieux urbanisés. À plus forte raison, je pense que le message que les collègues de la Chambre des communes ont voulu envoyer, c'est d'être beaucoup plus sensible à ces choses-là et d'essayer de trouver entre les parties des ententes qui pourraient accommoder tout le monde. C'est l'esprit qui a animé cette démarche.

[Traduction]

Le sénateur Munson : Lorsqu'une compagnie de chemin de fer fait le moins de bruit et de vibrations possibles, y a-t-il des pénalités? J'essaie encore de savoir où est tracée la ligne.

Mme Borges : L'Office des transports du Canada aura le pouvoir d'examiner la nature de la plainte, la nature de l'activité, du bruit et des vibrations, et de déterminer s'il est possible d'atténuer les impacts. Si l'Office en est convaincu, il peut ordonner à la compagnie de chemin de fer de prendre des mesures appropriées. Si celle-ci refuse de se plier, l'Office est un organisme quasi-judiciaire qui peut rendre des ordonnances ayant force de loi. En cas de refus d'obtempérer, des pénalités sévères seront imposées.

Le sénateur Munson : Quelles sont ces pénalités?

Ms. Borges: It would depend on what the agency has ordered them do, but they will have to comply with the agency's order.

Senator Munson: What is the difference between "not cause unreasonable noise" and the phrase "cause as little noise and vibration as possible"? Is there a difference between the two phrases?

Ms. Borges: It is a matter of interpretation, as Mr. Langlois said. The courts and the agency will have to determine by case law what is unreasonable versus what is reasonable. It will depend on the individual situation. By asking to make as little noise as possible, it is balancing the obligations that the railway has in its operation. Proposed new section 95.1 contains a couple of obligations and factors that also have to be taken into account for railway operations, and they are to make sure that the railways are providing the service required by the shippers. Those operational requirements are in law and they have to be balanced against the needs of the communities in which the railways operate.

Senator Munson: With respect to the Pacific Gateway economy, trains moving back and forth and commerce in communities, the railway was there first. When a brand new community is built abutting the railway line that has been there for a long time, will it be able to use proposed new section 95.1 to fight the railway regarding what is described as "as little noise and vibration as possible," even though the railway may have been there for a hundred years?

Ms. Borges: Yes, possibly. In the provision, there is a requirement that they try to solve the matter voluntarily. Over the past two years, the Railway Association of Canada has been working with the Federation of Canadian Municipalities to develop guidelines to help municipalities plan better. In certain provinces, there are legal requirements for setbacks from railways. Ontario has that, but Quebec does not. These are measures that encourage better planning within the municipalities. The agency will consider who is the senior in the environment, and often, if the municipality is coming in later, the agency will take those factors into account in its decision.

Various measures can help mitigate these issues. Often, there is an issue of the level of traffic, and the measures are not always regulatory. Sometimes it is a matter of improving the grade crossings where the trains may be blocking traffic or building grade separations, and we are working on such measures. In the Pacific Gateway, for example, we are doing a big initiative to build a series of grade separations along that rail line.

Senator Eyton: My question follows on that of Senator Munson. We are not talking about grade separation so much but about noise and vibration, and the railway is a railway; trains are trains. In general, they were there before the residents, and yet

Mme Borges : Cela dépendrait de ce que l'Office a ordonné, mais la compagnie aurait à se soumettre aux ordres de l'Office.

Le sénateur Munson : Quelle est la différence entre « ne pas faire de bruit déraisonnable » et « faire le moins de bruit et de vibrations possible »? Y a-t-il une différence entre les deux formules?

Mme Borges : Comme M. Langlois l'a dit, c'est une question d'interprétation. Les tribunaux et l'Office auront à déterminer, après examen de la jurisprudence, ce qui est raisonnable et ce qui ne l'est pas. Cela dépendra de chaque situation. Demander de faire le moins de bruit possible, c'est tenir compte des obligations de la compagnie en matière d'exploitation. Le nouvel article 95.1 prévoit un certain nombre d'obligations et de facteurs qui doivent tous être pris en considération en ce qui concerne les opérations ferroviaires, et ils visent à s'assurer que les compagnies de chemin de fer fournissent le service requis par les expéditeurs. Ces besoins en matière d'exploitation sont dans la loi et doivent respecter les besoins des communautés dans lesquelles le chemin de fer est exploité.

Le sénateur Munson : Il faut savoir, quand on parle de la porte d'entrée du Pacifique, de la circulation des trains et du commerce dans les communautés, que le chemin de fer était là avant tout le reste. Si on bâtit une toute nouvelle communauté à proximité d'une ligne de chemin de fer qui existe depuis très longtemps, pourra-t-on invoquer le nouvel article 95.1 pour attaquer la compagnie ferroviaire, en s'appuyant sur « le moins de bruit et de vibrations possible », même si le chemin de fer existe depuis un siècle à cet endroit?

Mme Borges : Oui, peut-être. En vertu de cette disposition, les parties doivent tenter de régler volontairement le litige. Au cours des deux dernières années, l'Association des chemins de fer du Canada a collaboré avec la Fédération des municipalités canadiennes pour l'élaboration de lignes directrices destinées à aider les municipalités à améliorer leur planification urbaine. Par ailleurs, certaines provinces appliquent des exigences juridiques relatives à une marge de reculement par rapport aux voies ferrées. Ce type de disposition est en vigueur en Ontario, mais pas au Québec. Ces mesures favorisent une meilleure planification au sein des municipalités. L'Office déterminera qui, du chemin de fer ou de la municipalité, était là en premier, et souvent, si c'est la municipalité qui a été établie en deuxième, l'Office en tiendra compte pour prendre sa décision.

Diverses mesures peuvent aider à parer à ces difficultés. Souvent, il y a un problème du côté de la circulation routière, et les mesures ne sont pas toujours de nature réglementaire. Il s'agit parfois d'améliorer des passages à niveau où les trains peuvent bloquer la circulation, ou de construire des sauts-de-mouton, et nous travaillons à des projets du genre. Dans le cas de la porte d'entrée du Pacifique, par exemple, nous mettons en œuvre une vaste initiative de construction d'une série de sauts-de-mouton le long de ce chemin de fer.

Le sénateur Eyton : Ma question fait suite à celle du sénateur Munson. Nous ne parlons pas tant des sauts-de-mouton que du bruit et des vibrations; une voie ferrée est une voie ferrée, et les trains restent des trains. En général, les chemins de fer étaient là

there is a wishful thought that somehow any disputes can be resolved collaboratively. I find it hard to understand how that will work.

Ms. Borges: Many issues are resolved collaboratively. Today, there is nothing in the law that allows the agency to intervene, but the agency does mediation. We have been doing it on a pilot basis. This bill would give the agency formal authority.

These issues happen every day, and the minister gets calls from members of Parliament or from community groups. We intervene often, bringing the parties together, and often they come to a solution. This bill is more for those situations where it gets so tough that you need to intervene.

Senator Eyton: Trains will make noise and vibration no matter what. They cannot move because the right of way is there. Their ability to resolve or compromise is pretty limited.

Ms. Borges: Yes and no. Often the complaints come because they are impeding the movement of road traffic. That is usually when the complaints come.

Senator Eyton: We are talking about noise and vibration.

Ms. Borges: Often the noise is happening at yards. In some instances, municipalities have built condo developments around yards, and those should not have been built. That being said, there are opportunities to locate certain activities, such as shunting operations, which cause a lot of vibration. We are encouraging the municipalities to do better planning, hence the guidelines, and the agency will be issuing the guidelines to ensure that these events are minimized and that the municipalities are planning better.

Senator Phalen: The Railway Association of Canada sent us a letter with respect to the issue of "as little noise as possible." They say that the words are not used to set a standard and that the concept of reasonableness is generally used to establish a standard and that these words have been tested before tribunals.

Have you any comment on that?

Ms. Borges: "Reasonableness" is the terminology that tends to be used, but we do use a similar phrase in the Canada Transportation Act. Section 95 of the act, which also regulates the construction of railway facilities, stipulates that in constructing railway facilities, railway companies "shall do as little damage as possible."

That is in the act already. Is it a proven, tested thing as much as reasonable? It is probably not, because we have not had the jurisprudence in this area. It will develop as soon as this is implemented.

avant les résidants, mais on a quand même cette pensée magique selon laquelle n'importe quel litige peut être résolu au moyen de la collaboration. J'ai du mal à comprendre comment cela fonctionnera.

Mme Borges : Bien des problèmes sont résolus grâce à un travail de collaboration. Aujourd'hui, rien dans la loi ne permet à l'Office d'intervenir, mais celui-ci assure des services de médiation. Nous l'avons fait dans le cadre d'un projet-pilote. Ce projet de loi conférerait à l'Office un pouvoir formel à cet égard.

De tels problèmes se présentent tous les jours, et le ministre reçoit des appels de députés ou de groupes communautaires. Il arrive souvent que nous intervenions en rapprochant les parties qui, en règle générale, trouvent une solution. Ce projet de loi convient davantage aux situations qui peuvent se compliquer à un point tel qu'une intervention est nécessaire.

Le sénateur Eyton : Les trains produiront toujours du bruit et des vibrations. Ils ne peuvent passer ailleurs, en raison de l'emprise du chemin de fer. La capacité des sociétés ferroviaires à faire des concessions ou à résoudre des litiges est assez limitée.

Mme Borges : Oui et non. Souvent, on se plaint parce qu'ils gênent la circulation routière. C'est habituellement le motif des plaintes.

Le sénateur Eyton : Nous parlons de bruit et de vibrations.

Mme Borges : Souvent, le bruit se produit dans les gares de triage. Dans certains cas, des municipalités ont construit des immeubles en copropriété aux alentours des gares de triage, mais elles n'auraient pas dû le faire. Cela dit, il est possible de localiser certaines activités comme les manœuvres ferroviaires, qui causent beaucoup de vibrations. Nous encourageons les municipalités à faire un meilleur aménagement urbain, d'où les lignes directrices que l'Office publiera à cette fin, de même que pour s'assurer de réduire au minimum ces situations.

Le sénateur Phalen : L'Association des chemins de fer du Canada nous a envoyé une lettre au sujet de l'expression : « le moins de bruit et de vibrations possible ». Elle a dit que ces mots ne servaient pas à fixer une norme, que la notion de caractère raisonnable était habituellement utilisée à cette fin et que ces termes avaient été contestés devant les tribunaux.

Avez-vous quelque chose à ajouter à cela?

Mme Borges : Le « caractère raisonnable » est l'expression qu'on tend à utiliser, mais nous recourons à un libellé similaire dans la Loi sur les transports au Canada. Aux termes de l'article 95 de la loi, qui régit la construction d'installations ferroviaires, les compagnies de chemin de fer doivent « limiter les dommages au minimum » lorsqu'elles construisent de telles installations.

Cela figure déjà dans la loi. Est-ce que cette expression a été éprouvée, contestée au même titre que le caractère raisonnable? Probablement pas, car il n'y a pas de jurisprudence dans ce domaine. Elle se développera dès l'implantation de cette mesure législative.

[Translation]

The Chairman: Representatives of major urban transportation agencies seem satisfied with the bill and transportation authorities for various municipalities will find that the proposed provisions are to their advantage. They will be right behind the provinces, but before the municipalities, in lining up to request access to railway corridors that might be abandoned. I would like to hear more from you about the process being put forward to transfer abandoned or unused railway corridors to other entities. Should various corridors be abandoned, could they be used for public transit?

Mr. Langlois: In sections 145 and following, the act establishes a process that railway companies must follow for dealing with the transfer and abandonment of their railway lines. Commercial transfers between companies are permitted without regulatory approval.

With regard to the abandonment of a railway line, companies must follow a three-step process. First, a company has to publish a notice in its triennial plan indicating that it intends to abandon operations on a line. The notice must remain in the triennial plan for at least 12 months before the company can proceed to the second step.

Second, the company shall offer to transfer its interests in the railway line to other business interests, so that they can continue to operate the line. Negotiations have to take place in the case of a commercial transfer. If no company expresses an interest in purchasing the line, the railway company shall proceed to the third step, namely to offer the railway line to various government authorities, that is to the federal and provincial governments, as well as to urban transit authorities and municipalities. If no offer is made and no interest is expressed in acquiring the line, then the company may abandon the line without any further obligation.

The Chairman: Are lines being abandoned as we speak?

Ms. Borges: At present, there is a line in downtown Vancouver that has been the subject of negotiations between the city and the Canadian Pacific Railway. It is the only line being considered at the present time for a possible abandonment of service.

The Chairman: The bill also amends the national transportation policy as set out in the Canada Transportation Act. It talks about a sustainable environment and about a competitive, economic and efficient national transportation system that meets the highest practicable safety and security standards and contributes to a sustainable environment. I find that the reference to a sustainable environment is a positive aspect. I would like to know what the potential impact of that could be on the interpretation of the new act. What changes does the department intend to make to properly give effect to the new strategic direction of the Transportation Act?

[Français]

La présidente : Les représentants des grandes agences métropolitaines de transport qui semblent satisfaites de ce projet de loi et les régies de transport qui englobent plusieurs municipalités vont trouver des avantages aux dispositions proposées. Elles viendront tout de suite après les provinces, mais avant les municipalités, pour l'accès aux corridors ferroviaires susceptibles d'être abandonnés. J'aimerais vous entendre davantage sur le processus qui est mis de l'avant dans le cas d'abandon ou de mise hors service de certains corridors ferroviaires pour l'attribution à d'autres entités. Dans le cas où certains corridors seraient en voie d'être abandonnés, pourraient-ils s'avérer utiles pour le transport en commun?

M. Langlois : Aux articles 145 et suivants, la loi établit un processus que doivent suivre les compagnies de chemin de fer pour abandonner ou transférer leurs lignes de chemin de fer. Le transfert commercial entre compagnies est permis sans autorisation réglementaire.

Pour ce qui est de l'abandon d'une ligne de chemin de fer, une compagnie doit passer par un processus en trois étapes. La première est de publier son intention d'abandonner une ligne dans son plan triennal. Cette intention doit être à même son plan triennal pour une période minimum de 12 mois avant de procéder à la seconde étape.

La seconde étape est l'offre, ou des intérêts que la compagnie a dans la ligne à des intérêts commerciaux, pour que ceux-ci continuent à exploiter la ligne. Un processus de négociation doit se tenir dans le cas d'une reprise commerciale. Si aucun intérêt ne se manifeste pour acquérir la ligne, la compagnie de chemin de fer passe par la troisième étape qui est d'offrir aux divers niveaux de gouvernement la ligne de chemin de fer. Il s'agit du gouvernement fédéral, des gouvernements provinciaux, des administrations de banlieue, des municipalités. Si aucune offre n'est faite, s'il n'y a aucune expression d'intention d'acquérir la ligne, la compagnie peut abandonner la ligne et il n'y a plus aucune obligation à l'égard de cette ligne.

La présidente : Est-ce qu'il y a des lignes qui sont en voie d'être abandonnées en ce moment?

Mme Borges : En ce moment, il y a une ligne au centre de Vancouver pour laquelle il y avait des négociations entre la ville et le chemin de fer Canadien Pacifique. C'est la seule ligne qui est en voie d'être abandonnée à ce jour.

La présidente : Le projet de loi propose aussi de modifier la politique nationale des transports qu'on retrouve dans la Loi sur les transports au Canada. Le nouvel énoncé fait référence à la notion d'environnement durable. Il y est question d'un système de transport compétitif rentable qui répond aux plus hautes normes possible de sûreté et de sécurité, qui favorise un environnement durable. Il me semble que la référence à un environnement durable est un élément positif. J'aimerais savoir quel impact potentiel cela peut avoir sur l'interprétation de la nouvelle loi. Quels sont les changements que compte effectuer le ministère pour refléter fidèlement et plus concrètement cette nouvelle orientation stratégique de la Loi sur les transports?

Ms. Borges: I think that that will have a positive impact. Now, we talked about the new projection concerning railway noise and the abandonment of railway corridors. That all contributes to a sustainable environment. These are things that are not in the current legislation. This will help the department and the agency to better interpret legislation and give serious consideration to such transportation issues in the future.

Mr. Cannon: I simply would like to add that I met with various associations that are in favour of expanding public transit services. Public transit has been proven to be a key element in reducing greenhouse gas emissions and pollution. We have adapted our bill to these important principles in order to embark on the path to sustainable environment.

The Chairman: The provisions regarding mergers and acquisitions refer to the various consultations that can be held between the minister and the commissioner. Might those meetings or consultations not undermine the commissioner's independence?

Mr. Langlois: The objective of those meetings is simply to deal with common issues they might have on criteria identified through interest tests and those brought forward pursuant to the Competition Act.

The Chairman: That does not guide the commissioner.

Mr. Langlois: Indeed. The purpose of those provisions is to allow the commissioner to do the work he is currently mandated to do under the Competition Act and report to the minister in an independent manner, pursuant to his own enabling legislation; the minister can then take the commissioner's findings and bring them to the Governor-in-Council.

The Chairman: A pilot project was launched in June 2000 by the Transportation Agency, whereby mediation was used as a dispute settlement mechanism between air carriers and their clients. I seem to recall that the pilot project was a success, and the current bill focuses on mediation as a way of resolving potential disputes between carriers and their clients. Given that this part of the bill is based on a successful project, I would like to learn more about that pilot project. What criteria were used to conclude it was a success? What type of complaint was involved and what kind of follow-up was done?

Mr. Langlois: The pilot project was set up in 2000. Each time a complaint was filed with the agency, both sides were offered mediation. Of course, this was all voluntary, so mediation occurred when both parties agreed to it. The project was a success. I do not have the exact figures, but the success rate of cases that went to mediation was quite high, that is, above 80 per cent. The project showed that, insofar as both sides are willing to sit down at the same table, negotiate a common solution and settle the problem themselves, the success rate was very high. That prompted the framer of the bill to want to

Mme Borges : Je pense que cela aura un impact positif. Maintenant, nous avons parlé de la nouvelle prévision concernant le bruit des chemins de fer, l'abandon des corridors de chemin de fer. Tout cela contribuera à l'environnement durable. C'est une chose qui n'est pas présente dans la présente loi actuelle. Cela aidera le ministère et l'office à mieux interpréter les lois et à prendre cela en considération de façon très importante dans l'avenir du transport.

M. Cannon : J'ajouterais simplement que j'ai eu des représentations de différentes associations qui favorisent l'émergence et la poursuite des choses dans le transport en commun. Nul n'est besoin de faire la preuve aujourd'hui que le transport en commun demeure quand même un élément extrêmement important au niveau des diminutions de gaz à effet de serre, des émissions polluantes et ainsi de suite. Le fait d'adapter notre projet de loi à ces grands principes fait en sorte qu'il y a effectivement un virage pour un environnement durable.

La présidente : Les dispositions concernant l'examen des fusions et acquisitions font référence aux diverses consultations qui peuvent exister entre le ministre et le commissaire. Cela ne peut-il pas compromettre l'indépendance du commissaire quand vous avez de telles rencontres ou consultations?

M. Langlois : Le but des rencontres est simplement de traiter des éléments qu'il pourrait y avoir en commun entre les critères soulevés en vertu des tests d'intérêt et ceux soulevés en vertu de la Loi sur la concurrence.

La présidente : Cela ne guide pas le commissaire.

M. Langlois : En effet. L'intention en adoptant ces dispositions était de permettre au commissaire de faire le travail qu'il fait actuellement en vertu de la Loi sur la concurrence et rapporter au ministre indépendamment, en vertu de sa propre loi; et le ministre prendra les conclusions du commissaire et les amènera au gouverneur en conseil.

La présidente : Il y a un projet pilote lancé en juin 2000 par l'Office des transports, qui faisait appel à la médiation comme mode de règlement entre les transporteurs aériens et leurs clients. Ce projet pilote, me semble-t-il, a été couronné de succès et le présent projet de loi mise sur la médiation pour résoudre les conflits potentiels entre transporteur et client. Puisque le choix fait dans ce projet s'inspire d'une expérience fructueuse, il faut le dire, j'aimerais en savoir davantage sur le projet pilote en question. Sur quoi se base-t-on pour arriver à la conclusion que ce fut un succès? De quel type de plainte s'agissait-il à ce moment-là et quel type de suivi a été fait?

M. Langlois : Le projet pilote a été mis sur pied en 2000. Chaque fois qu'une plainte était déposée à l'office, l'offre de médiation était faite aux deux parties. Évidemment, c'était volontaire, donc la médiation avait lieu dans la mesure où les deux parties l'acceptaient. Cela a été un succès. Je n'ai pas les chiffres exacts en tête, mais le ratio de succès des dossiers qui sont passés par la médiation était très élevé. C'était au dessus de 80 p. 100. L'expérience a démontré que, dans la mesure où deux parties veulent s'asseoir à la même table et négocier une solution commune, régler le problème entre eux, le taux de succès

include these provisions in the draft legislation and to provide the official legislative authority to proceed with mediation in all cases under his jurisdiction.

The Chairman: Does that then facilitate follow-up?

Mr. Langlois: In what way?

The Chairman: Although the pilot project was deemed a success, what kind of complaints were addressed? Were they major complaints? And what action was taken to follow-up on these complaints?

Mr. Langlois: The project dealt with all kinds of complaints. There were some very significant ones. Just recently, a major service complaint was settled in Vancouver. It also included noise complaints. As you know, the agency was responsible for responding to noise complaints up until 2000, when this responsibility was shifted elsewhere. However, in actual fact, the agency has continued to act on such complaints since 2000, in cases where two parties request mediation services. The success rate was also very high. Many complaints about costs associated with railway crossings were also settled. Mediation is used by the agency in all cases it addresses, including airline complaints.

The Chairman: Mr. Minister, you told us that the Competition Bureau would continue to look into the impact of mergers and acquisitions on competition. However, it has been noted that the wording in section 53.2.4(b)(ii) differs from wording used in the Competition Act. Is the difference intentional? Would it not have been better to use the wording contained in the Competition Act? Why was the wording changed?

Mr. Cannon: While my colleagues are looking for that information, I would respond to your last question by simply saying that I will make sure you get a copy of the report on mediation efforts, so that you can consider it and use it in your deliberations. You were saying that the wording differs from that found elsewhere. Is that correct?

The Chairman: The wording in your bill is different from the wording used in the Competition Act. Was that intentional?

Ms. Borges: We developed these provisions in conjunction with the Competition Bureau.

The Chairman: So you did this in conjunction with bureau officials?

Ms. Borges: Yes, we did, we consulted them and they were pleased with the provisions.

[English]

Senator Phalen: Before I ask a question, I would like to refer to your brief. On page 3 of your statement you indicate that airlines will be required to include certain business costs in their base price and clearly indicate all fees, charges and taxes on behalf of third parties in the price of their tickets.

était très élevé. Cela a amené le législateur à vouloir inclure ces dispositions et lui donner officiellement l'autorité législative pour procéder et le faire dans tous les dossiers qui relèvent de sa compétence.

La présidente : Cela facilite que le suivi par la suite?

M. Langlois : Dans quel sens?

La présidente : Quand on arrive à la conclusion que c'est un succès, de quel type de plaintes pouvait-il s'agir? Est-ce que c'était des plaintes importantes, majeures? Et quel type de suivi a été fait pas la suite en regard de ces plaintes?

M. Langlois : Cela touchait toutes les plaintes. Il y en a eu de très importantes. Dernièrement, une plainte de service très importante s'est réglée à Vancouver. Cela touchait également des plaintes de bruit. L'office, comme vous le savez, assumait la juridiction sur les plaintes concernant le bruit jusqu'en 2000 et l'a perdu. Depuis 2000 jusqu'à ce jour, elle les traite encore; dans la mesure où deux personnes demandent des services de médiation pour régler ce type de plainte, elle le fait. Le taux de succès était également très élevé. Beaucoup de plaintes ont été résolues également pour ce qui est de plaintes de coûts aux croisements ferroviaires. Cela touche l'ensemble des plaintes que l'office traite, y compris les plaintes aériennes.

La présidente : Vous nous avez dit, monsieur le ministre, que le Bureau de la concurrence continuera de se pencher sur l'incidence concurrentielle des fusions et des acquisitions. Cependant, on remarque que la disposition 53.2.4.b)ii) utilise des mots différents de la Loi sur la concurrence. Est-ce qu'on a vraiment voulu changer ces mots? Est-ce qu'on n'aurait pas mieux fait de reprendre ceux de la Loi sur la concurrence? Pourquoi a-t-on changé ces mots?

M. Cannon : Pendant que mes collègues recherchent cette information, je vous dirais simplement, à l'égard de votre dernière question, que je vais essayer de m'organiser pour que vous puissiez avoir le rapport qui nous a permis de conduire à l'effort de médiation, de sorte que vous puissiez vous en inspirer et l'examiner. Vous dites en fait que le libellé n'est pas similaire à ce qu'on retrouve ailleurs, n'est-ce pas?

La présidente : Vous utilisez dans votre loi des mots différents de ceux de la Loi sur la concurrence. C'est voulu?

Mme Borges : Quand nous avons développé ces provisions, c'est avec le concours du Bureau de la concurrence.

La présidente : Vous l'avez fait avec eux?

Mme Borges : Oui, nous les avons consultés et ils sont contents de ces mots.

[Traduction]

Le sénateur Phalen : Avant de poser une question, j'aimerais parler de votre mémoire. À la page 3, vous indiquez que les lignes aériennes seront tenues d'inclure certains coûts liés aux opérations dans leur prix de base et d'indiquer clairement l'ensemble des redevances, des frais et des taxes facturés au nom de tiers dans le prix des billets qu'ils annoncent.

Thank you very much. That was really needed and was past due. It is good to see it there.

The briefing material we received states a number of objectives of the National Transportation Policy. One objective is that the rates and conditions do not constitute an undue obstacle to the movement of traffic within Canada or to the export of goods from Canada. Are there any legislative or regulatory changes in Bill C-11 that will ensure that this objective will be met?

Mr. Cannon: I will defer the question.

Ms. Borges: This provision is a simplification of what is in the act today. Basically, we are trying to ensure that the rates and conditions do not obstruct the movement of any traffic within or outside of Canada. There are no provisions in the act that do that at all. In fact, the provisions in the act that pertain to freight, which is the subject of another bill, provide shippers with a series of remedies so that if they feel the railway is charging too much or the conditions of carriage are unreasonable, they have recourse to the Canadian Transportation Agency to solve those problems.

Senator Phalen: Does that mean we will be getting another bill?

Mr. Cannon: That is correct.

Senator Phalen: Will it take one or two more bills?

Mr. Cannon: One more. I believe I indicated that previously when I first appeared before the committee. I called it the trilogy of Bill C-44.

Senator Phalen: This bill proposes reducing the number of members of the Canadian Transportation Agency from seven to five and requiring them to reside in the National Capital Region.

Do you now have or have you in the past had any regional offices or regional agencies?

Mr. Cannon: I will first give you a general appreciation of why we have done this. We feel that the Canadian Transportation Agency will be able to carry out its responsibilities more efficiently with five members located here in the headquarters rather than seven. There are financial savings to this, such as travel costs and operational expenses. Expenses will be saved for office space, et cetera. The agency has been working and operating with five members over the last two years.

Ms. Borges: Currently, the members are in the region and their office is their home. When a case is being heard, they often fly into Ottawa. As the minister said, this bill is an effort to bring more efficiency to the way hearings are done and to make

Merci beaucoup. Le besoin de telles dispositions se faisait vraiment sentir depuis longtemps. C'est une bonne chose de voir qu'elles figurent dans le projet de loi.

Les documents d'information qui nous ont été remis précisent un certain nombre d'objectifs visés par la politique nationale sur les transports, dont celui que les tarifs et conditions ne constituent pas un obstacle abusif au trafic à l'intérieur du Canada ou à l'exportation des marchandises du Canada. Y a-t-il des changements législatifs ou réglementaires au projet de loi C-11 qui permettront d'atteindre cet objectif?

M. Cannon : Je vais laisser ma collègue répondre.

Mme Borges : Cette disposition constitue une simplification de ce qui est prévu actuellement dans la loi. Pour l'essentiel, nous tâchons de nous assurer que les tarifs et conditions n'entravent pas le mouvement de quelque trafic que ce soit, à l'intérieur ou à l'extérieur du Canada. Aucune disposition de la loi ne permet cela. En fait, les dispositions législatives relatives au transport de marchandises, qui font l'objet d'un autre projet de loi, fournissent aux expéditeurs une série de solutions, de sorte que s'ils jugent qu'une compagnie ferroviaire leur impose des tarifs trop élevés ou que les conditions de transport sont déraisonnables, ils peuvent recourir à l'Office des transports du Canada pour régler ces problèmes.

Le sénateur Phalen : Cela signifie-t-il qu'on nous soumettra un autre projet de loi?

M. Cannon : Oui.

Le sénateur Phalen : Faudra-t-il un ou deux projets de loi supplémentaires?

M. Cannon : Un seul. Je pense l'avoir déjà indiqué lors de ma première comparution devant votre comité. J'ai parlé de la trilogie du projet de loi C-44.

Le sénateur Phalen : Le projet de loi propose de faire passer le nombre des membres de l'Office des transports du Canada de sept à cinq, et d'obliger ses membres à habiter dans la région de la capitale nationale.

Avez-vous actuellement, ou avez-vous déjà eu par le passé des agences ou des bureaux régionaux?

M. Cannon : Je vais commencer par vous expliquer, de façon générale, les raisons pour lesquelles nous avons prévu ces mesures. Nous considérons que l'Office des transports du Canada sera en mesure de s'acquitter plus efficacement de ses responsabilités avec cinq membres ici, dans l'administration centrale, plutôt qu'avec sept membres. Cela représente également des économies, notamment du côté des frais de déplacement et des coûts de fonctionnement. On limitera les dépenses au chapitre de la location de bureaux, entre autres. L'Office fonctionne avec cinq membres depuis deux ans.

Mme Borges : Actuellement, les membres sont en région et leurs bureaux se trouvent chez eux. Lorsqu'une affaire est entendue, ils prennent l'avion pour venir à Ottawa. Comme le ministre l'a dit, ce projet de loi vise à rendre la conduite des

sure cases can be handled expeditiously by having everyone here in the National Capital Region.

You were asking whether there are other agencies with similar requirements. Yes. Most of the federal courts — the Supreme Court, the Federal Court of Canada and the Court of Appeal — all have requirements that members be in the National Capital Region. This is also a quasi-judicial body. It is important that the members be available when cases are being heard.

Senator Phalen: With respect to having seven members instead of five, this legislation adds to the responsibilities of the agency the responsibilities of regulating airfare advertising, handling complaints about railway noise and vibration, and mediating disputes. With this increase in service, do you still feel you can reduce the number of members from seven to five?

Ms. Borges: Yes. As Minister Cannon mentioned, the agency has been operating with five members for the last two years. The members are reviewing large and difficult cases. Much of the day-to-day dealing with mediation is done by the agency staff.

The agency has, I believe, approximately 260 people. They have established a mediation team of between 30 and 40 people. They are people in the agency, the actual officials, doing a lot of mediations, and not the actual members. The members are looking at complaints and more difficult cases.

We are pretty comfortable. The agency has appeared before the standing committee twice to indicate whether or not they felt they had sufficient resources. Moreover, having them in the National Capital Region will allow them to do more work because they are all here together five days a week full time, increasing their efficiency.

Senator Eyton: I find the provision in your response quite incredible. If anyone in the country should be using planes and trains to get anywhere, it should be the guys in the agency.

Airports are a big concern, but where are the major concerns? They are in cities such as Vancouver, Calgary, Toronto, Montreal and perhaps Halifax. That does not include the Ottawa airport. With respect to trains, the vital questions, particularly on freight, relate to the West Coast with the Asia Pacific Gateway, the East Coast and the commuter systems that service the four or five cities I just mentioned.

Here on an island in Ottawa we will have five people who should know about trains and planes and use them frequently, and somehow they are expected to do their job. I have trouble with that.

Mr. Cannon: I think my official alluded to the fact that a large number of Crown corporations and agencies are located here in Ottawa. I might be mistaken, but I believe the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, CRTC, for instance, has its head office here and hears complaints.

audiences plus efficace et à faire en sorte que les causes soient réglées rapidement grâce à la présence de tout le monde ici, dans la région de la capitale nationale.

Vous avez demandé s'il y avait d'autres offices assujettis à des exigences similaires. La réponse est oui. La plupart des tribunaux fédéraux — la Cour suprême, la Cour fédérale et la Cour d'appel du Canada — imposent à leurs membres d'habiter dans la région de la capitale nationale. L'Office est également un tribunal quasi judiciaire. Il est important que les membres soient disponibles lorsqu'une cause fait l'objet d'une audience.

Le sénateur Phalen : En ce qui a trait au fait d'avoir sept membres au lieu de cinq, cette mesure législative ajoute aux responsabilités de l'Office celles d'assurer la réglementation des tarifs aériens annoncés, de traiter les plaintes concernant les bruits et vibrations causés par les chemins de fer et d'arbitrer les différends. Compte tenu de ces services supplémentaires, croyez-vous toujours qu'il est possible de réduire de sept à cinq le nombre de membres?

Mme Borges : Oui. Comme l'a dit le ministre Cannon, l'Office fonctionne depuis deux ans avec cinq membres, qui examinent de grands et difficiles dossiers. La plupart des activités de médiation quotidiennes sont effectuées par le personnel de l'Office.

L'Office emploie, je crois, environ 260 personnes. Il a mis sur pied une équipe de médiation formée d'une trentaine ou d'une quarantaine de fonctionnaires de l'Office. Ils font beaucoup de médiation, contrairement aux membres, qui examinent les plaintes et les cas plus complexes.

Nous sommes fort à l'aise avec ce fonctionnement. L'Office a comparu devant le comité permanent à deux reprises pour dire s'il croyait disposer de suffisamment de ressources. De plus, en étant dans la région de la capitale nationale, les membres pourront accomplir davantage de travail parce qu'ils sont ensemble à temps plein, cinq jours par semaine, ce qui accroîtra leur efficacité.

Le sénateur Eyton : Je trouve cette disposition assez incroyable. S'il y a des gens, au Canada, qui devraient prendre l'avion ou le train pour se rendre quelque part, ce sont bien les gens de l'Office.

Les aéroports sont une question importante, mais les préoccupations principales concernent des villes comme Vancouver, Calgary, Toronto, Montréal et peut-être Halifax. Cela exclut l'aéroport d'Ottawa. En ce qui a trait aux trains, les questions essentielles, surtout pour ce qui est du transport de marchandises, concernent la côte Ouest, la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique, la côte Est et les trains-navettes qui desservent les quatre ou cinq villes que je viens de citer.

Ici, sur une île, à Ottawa, il y aura cinq personnes qui devraient s'y connaître en matière de trains et d'avions et utiliser fréquemment ces modes de transport, et qui sont censées faire leur travail. Cela me pose problème.

M. Cannon : Je pense que ma fonctionnaire a évoqué le fait qu'un grand nombre de sociétés d'État et d'offices sont établis ici, à Ottawa. Je peux me tromper, mais je pense que le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC, par exemple, a son administration centrale ici, et entend les plaintes.

Senator Eyton: Travel is expensive.

Mr. Cannon: Yes. On some occasions, the CRTC does travel when it wants to do extensive review. In this case, we are not looking at that.

You raised the issue of whether or not we should be decentralizing some organizations to be able to ensure that these organizations are closer. I am not of that view. The system has worked extremely well in the past. That is another debate, and I do not want to debate with you on that issue.

Senator Phalen: Unlike like its predecessor, Bill C-11 proposes no changes to the final offer arbitration provisions in Part IV of the Canada Transportation Act. What were the changes in the final offer arbitration provisions proposed in Bill C-44, the previous bill, that are not contained in this bill?

Mr. Cannon: I am sorry; final offer arbitration is not in this bill, it is in the freight bill. We are not in the right bill here.

Senator Phalen: What is the arbitration procedure, then?

Ms. Borges: As Minister Cannon said, the final offer arbitration is one of the remedies for freight transportation between the railways and the shippers. When negotiating rates and conditions of carriage, it allows that if a shipper is not satisfied with the offer put forward by the railway, he can complain to the Canadian Transportation Agency and the matter is referred to an arbitrator. The arbitrator has the option of selecting either the offer of the railway or that of the shipper.

Complaints have been heard frequently, most of them having been in favour of the shippers, but that is the subject of the other bill.

Senator Phalen: That was the reason for my question. Just recently in the Senate we had a bill, Bill C-46, and the resolution mechanism was binding arbitration in the same form that you just suggested. I have a problem with that.

I am asking the question because I want to know just how it is working. Normally in the arbitration system, the arbitrator hears the case and probably reaches a compromise position with the two parties. In this instance, the arbitrator is picking one or the other. I personally think that could be dangerous.

Ms. Borges: You should be aware that the provision currently in the act was created in the late 1980s. It has been in effect for several years. It has worked fairly well. It is a very expedited process. Shippers gets a decision within 60 days. If they wish to turn to a commercial arbitrator who would conduct an arbitration much like you are describing, they are free to do so. This is a regulated remedy, which is why it is different.

Le sénateur Eyton : Les déplacements coûtent cher.

M. Cannon : Oui. À l'occasion, les représentants du CRTC se déplacent quand ils souhaitent effectuer un examen approfondi. En l'occurrence, ce n'est pas ce que nous souhaitons.

Vous avez soulevé la question de savoir si nous devrions ou non décentraliser certains organismes pour pouvoir assurer leur proximité. Je pense que non. Ce système a fonctionné à merveille par le passé. Mais c'est là l'objet d'une autre discussion, et je ne souhaite pas me lancer dans un débat là-dessus avec vous.

Le sénateur Phalen : Contrairement à son prédécesseur, le projet de loi C-11 ne propose aucune modification aux dispositions relatives au processus d'arbitrage des propositions finales, qui figurent dans la partie IV de la Loi sur les transports au Canada. Quelles étaient les modifications en ce sens prévues dans le projet de loi C-44, le projet de loi précédent, qui ne sont pas contenues dans le projet de loi actuel?

M. Cannon : Je suis désolé; ce n'est pas dans le présent projet de loi qu'on traite de l'arbitrage des propositions finales, mais dans celui qui concerne le transport des marchandises. Vous vous trompez de projet de loi.

Le sénateur Phalen : Quelle est la procédure d'arbitrage, alors?

Mme Borges : Comme le ministre Cannon l'a dit, l'arbitrage des propositions finales est l'une des solutions dont disposent les compagnies ferroviaires et les expéditeurs en matière de transport des marchandises. Lorsqu'il s'agit de négocier les tarifs et conditions de transport, il permet à un expéditeur insatisfait de l'offre que lui a faite une compagnie ferroviaire de déposer une plainte auprès de l'Office des transports du Canada, qui renverra la cause à un arbitre. Celui-ci pourra choisir entre l'offre de la compagnie ferroviaire et celle de l'expéditeur.

On a souvent entendu des plaintes, et la plupart d'entre elles étaient favorables aux expéditeurs. Mais cela concerne un autre projet de loi.

Le sénateur Phalen : C'était le but de ma question. Tout récemment, au Sénat, on nous a présenté le projet de loi C-46, dont le mécanisme de résolution consistait en un arbitrage obligatoire identique à celui dont vous avez parlé. Cela me dérange.

Je pose cette question parce que je veux savoir comment cela fonctionne. Normalement, en vertu du système d'arbitrage, l'arbitre entend une cause et en arrive probablement à une position de compromis entre les deux parties. Dans ce cas-ci, il a deux choix. Personnellement, je crois que cela peut être dangereux.

Mme Borges : Vous devriez savoir que la disposition qui figure actuellement dans la loi a été créée à la fin des années 1980. Elle est en vigueur depuis plusieurs années et fonctionne assez bien. Elle permet un processus très rapide; les expéditeurs obtiennent une décision dans les 60 jours. S'ils souhaitent faire appel à un arbitre commercial, qui effectuerait un arbitrage très semblable à ce que vous décrivez, ils sont libres de le faire. Il s'agit d'un recours réglementé, ce qui explique la différence.

Senator Phalen: The emergency bill that was passed in the Senate the other day does not allow for that.

Ms. Borges: That is right. That was the labour dispute with CN.

Mr. Cannon: However, that option is there, senator.

Senator Carney: Minister, thank you for taking the time to come to talk about this bill. As my colleagues have indicated, there are few departments of government that impact Canadians, particularly Western Canadians, more than does your ministry. I endorse the position taken by my Central Canadian colleague about the need to diversify the residence of the commissioners. They must be experts in their regions the way senators are. Many of us would query the need to have them all sitting here in Ottawa.

I want to talk about the public interest provisions. I want to point out for the record that not all human settlements follow the railway. In British Columbia, believe it or not, the human settlements were there before the railway, because the railway was only built as a condition of joining Confederation. Many of our issues in transportation involve the fact that the settlements were there first, and that is particularly true of the Asia Pacific Gateway where there is much concern about the destruction of farmland, the viability of agricultural industries and the grade crossings of transportation, which I hope will be another issue before this committee.

Who decides the criteria for the public interest? This committee spent much time dealing with a review of media. We found in that review that the competition policy was too narrow. Presumably, that is one reason that you would want to have the public review. How will you know which ones they are? For instance, in British Columbia, the biggest concern on the merger or acquisition, whatever you want to call it, of British Columbia Railway Company, BCRC, and CN is the enormous increase in the number of derailments, pollution and destruction of fishery streams, the loss of life and limb, because the operations of CN are much different than those of BCRC. There are longer trains and less engine power, and that is being blamed for truly appalling levels of destruction and damage by derailments.

Who decides whether that is an issue you will look at, given the fact that we are very rocky and mountainous while some other areas of Canada are not? I would like you to deal with that issue, and then I have a question on air safety.

Mr. Cannon: I will let my officials deal with the public interest issue but I want to give you a specific definition on the public interest notion. I want to reassure you, senator, that we take safety issues in high regard. When I was appointed to this portfolio, there were a number of train derailments and safety issues related to those. We acted immediately with railway

Le sénateur Phalen : Le projet de loi d'urgence adopté l'autre jour par le Sénat ne permet pas cela.

Mme Borges : C'est exact. Cela concernait le conflit de travail avec le CN.

M. Cannon : Quoi qu'il en soit, la possibilité est là, sénateur.

Le sénateur Carney : Monsieur le ministre, merci d'avoir pris le temps de venir nous parler de ce projet de loi. Comme mes collègues l'ont dit, peu de ministères ont un aussi grand impact que le vôtre pour les Canadiens, particulièrement ceux de l'Ouest. J'appuie la position adoptée par mon collègue du centre du Canada en ce qui concerne le besoin de diversifier les lieux de résidence des commissaires. Ils doivent être des spécialistes dans leurs régions, tout comme les sénateurs. Nous sommes nombreux à nous interroger sur la nécessité de faire en sorte qu'ils soient tous ici, à Ottawa.

Je voudrais parler des dispositions relatives à l'intérêt public. J'aimerais souligner, aux fins du compte rendu, que ce ne sont pas tous les établissements humains qui suivent la ligne de chemin de fer. En Colombie-Britannique, croyez-le ou non, les établissements humains étaient là avant la voie ferrée, car celle-ci a été construite uniquement comme condition à l'entrée dans la Confédération. Dans le domaine des transports, bien des litiges sont liés au fait que les établissements étaient là en premier, et c'est particulièrement vrai dans le cas de la porte d'entrée de la région Asie-Pacifique, où l'on se préoccupe beaucoup de la destruction des terres arables, de la viabilité des industries agricoles et des passages à niveaux qui, je l'espère, sont une autre question dont sera saisi ce comité.

Qui décide des critères en matière d'intérêt public? Notre comité a consacré beaucoup de temps à un examen des médias, au cours duquel nous avons découvert que la politique de la concurrence était trop restreinte. C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles vous souhaiteriez tenir un examen public. Comment saurez-vous quels sont ces critères? Par exemple, en Colombie-Britannique, les plus grandes craintes en ce qui a trait à l'acquisition ou à la fusion, ou peu importe le nom que vous voulez lui donner, de la British Columbia Railway, ou BCRC, et du CN concernent l'augmentation considérable du nombre de déraillements, la pollution, la destruction des cours d'eau de pêche, les décès ou les mutilations parce que les activités du CN sont très différentes de celles de la BCRC. Des trains plus longs et une puissance motrice moins élevée sont à l'origine du niveau vraiment consternant de destructions et de dommages causés par les déraillements.

Qui déterminera si c'est un dossier que vous examinerez, compte tenu du fait que notre région est très rocheuse et montagneuse, contrairement à d'autres territoires du Canada? J'aimerais que vous répondiez à cette question, puis j'en poserai une autre au sujet de la sécurité aérienne.

M. Cannon : Je laisserai mes fonctionnaires répondre à votre question concernant l'intérêt public, une notion dont j'aimerais toutefois vous donner une définition très précise. Je vous rassure, sénateur : nous accordons beaucoup d'importance aux questions de sécurité. Quand j'ai été nommé à ce portefeuille, il y avait un certain nombre de déraillements de trains et de questions de

audits. We do them on a specific basis and we do them either generally speaking or specifically speaking. We did that. We have called upon CN to conform itself to a certain number of rules and regulations. We had to invoke section 32 of the Railway Safety Act.

Later in the year, I went to cabinet and asked for a full review of the safety tools that are there, because we want to make sure that the tools that we will apply and that should be applied are fair and equitable across all levels of transportation.

I did appoint a former minister, Doug Lewis, to head a panel. He is actually in the midst of setting up public consultations on that. The Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities met today with officials from CN to discuss this issue. We take this issue very seriously and we want to get back to the members of Parliament with specific recommendations on how to tighten up our rules and regulations regarding safety issues.

I will let Ms. Borges and Mr. Langlois respond to the public interest aspect.

Ms. Borges: In clause 13 of the bill, proposed new section 53.1(2) states that the minister shall issue any guidelines and that he shall determine the public interest. The issue that you are mentioning is but one of them. Safety would be an important consideration.

Senator Carney: No, my issue is who decides the criteria to judge the public interest. The public interest is huge, and if you have this process, I am trying to focus you: Who decides what are the terms of reference for a public review?

Ms. Borges: The minister would set out the terms of reference, and then if he appoints a panel to review, the panel would be looking at the guidelines that will be established for this process. They will also take into account proposed section 5 in clause 2 of this bill, which provides the policy direction, as well as other acts and legislation that may pertain to safety. The policy objectives in the Railway Safety Act would be important in that regard. They will take into account the framework that would have implications for that one factor, the safety factor.

Other public interest issues would also be considered — for example, the impacts on employment. I mentioned earlier the impacts on other service providers, such as a passenger rail provider or a port provider. Things like that may not be directly related to the issue of competitiveness, but they will be published. Once the entities that are merging file an application, that information will be publicly available regarding what information they must provide to the minister.

Senator Carney: You raised a good point about publishing. We have under Industry Canada a requirement that any acquisitions by foreign companies must meet a Canadian test of net benefit

sécurité qui y étaient liées. Nous avons réagi immédiatement en soumettant les chemins de fer à des vérifications, ce que nous faisons tant de façon ponctuelle que générale. Nous l'avons fait. Nous avons exigé du CN qu'il se conforme à un certain nombre de règles et de règlements. Pour cela, nous avons dû invoquer l'article 32 de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Plus tard dans l'année, je me suis adressé au Cabinet pour demander un examen complet des dispositifs de sécurité en place, car nous voulons nous assurer que ceux que nous appliquerons, et qui devraient être appliqués, soient justes et équitables à tous les niveaux dans le domaine des transports.

J'ai nommé un ancien ministre, Doug Lewis, pour diriger un groupe. Il est justement en train de préparer des consultations publiques à ce sujet. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a rencontré aujourd'hui des représentants du CN pour discuter du problème. Nous prenons la chose très au sérieux et nous voulons revenir à la Chambre avec des recommandations précises pour resserrer la réglementation concernant les questions de sécurité.

Je vais maintenant laisser Mme Borges et M. Langlois vous parler de l'intérêt public.

Mme Borges : D'après l'article 13 du projet de loi, le nouveau paragraphe 53.1(2) proposé dit que le ministre doit établir les lignes directrices et déterminer si elles servent l'intérêt public. La question que vous avez soulevée n'est que l'une d'entre elles. La sécurité serait un élément important à prendre en considération.

Le sénateur Carney : Non, ce que je veux savoir, c'est qui établit les critères permettant de déterminer l'intérêt public. L'intérêt public est une question fondamentale, et si vous vous engagez dans ce processus, j'aimerais vous ramener à cette question : qui décide des conditions à appliquer dans le cadre d'un examen public?

Mme Borges : Le ministre fixera les conditions, et ensuite, s'il décide de nommer un groupe pour procéder à un examen, ce dernier étudiera les lignes directrices qui seront établies pour le processus. Le groupe tiendra également compte de l'article 5 proposé dans l'article 2 de ce projet de loi, qui donne les directives, ainsi que d'autres lois et mesures législatives qui touchent la sécurité. Les objectifs énoncés dans la Loi sur la sécurité ferroviaire seraient importants à cet égard. Le groupe prendra en considération l'ensemble des éléments qui pourraient avoir des répercussions sur la sécurité.

On se pencherait également sur d'autres questions d'intérêt public — par exemple, les conséquences sur l'emploi. J'ai parlé plus tôt de l'incidence sur les autres fournisseurs de services comme les services ferroviaires aux voyageurs et portuaires. Même si ces questions ne sont pas directement liées à la capacité concurrentielle, elles seront quand même publiées. Une fois que les entreprises qui fusionnent auront rempli une demande, on publiera l'information qu'elles doivent transmettre au ministre.

Le sénateur Carney : Vous avez fait une remarque intéressante à propos de la publication. À Industrie Canada, il y a une exigence selon laquelle toute acquisition par des compagnies

to Canada. However, you can never actually find out what those are, because of "competition factors." Would the criteria and how they meet those criteria be published?

Ms. Borges: Yes. This process is envisaged to be a public process. As you mentioned, the Competition Act is a closed process because of the competition dimensions. This process is to provide interested parties in the Canadian public with the opportunity to make their views known on the implications of a potential merger for the public interest, so it is a public interest review.

Senator Carney: Is that within 42 days?

Ms. Borges: Yes.

Senator Carney: There is not much time to do that on a national issue.

This may not be covered in the bill, but here is a chance to raise it with you. My son, the pilot, flies 747s for an international airline. Occasionally the safety reports come to my address; I do not know why, as he is long gone. As I read them, if anyone knew about the actual incidents and the number of near misses that happen, they would not get on an airplane, which would be difficult.

At the same time, we read in the paper that Transport Canada is moving away from safety inspectors and moving towards putting the onus on the airlines to carry out the safety audits. Could you comment on that? That is very much in the public mind right now.

Mr. Cannon: I think, senator, that you are alluding to Bill C-6, which is now in front of the standing committee. The idea here is to be able not only to continue but to add an additional layer of safety to the airline industry, as a matter of fact. The system being proposed is a safety management system, SMS, which has been proven now over many years.

Contrary to what you might have heard, we are not diminishing in any way, shape or form the number of inspectors. Ten years ago there were 1,400 inspectors. With the emergence of NAV CANADA, some of those inspectors have gone there, and some have gone to airport services. Generally speaking, we maintain a level of roughly 870 inspectors throughout the Tier 1 and Tier 2 airports in the country.

SMS is an added feature that is recognized by the International Civil Aviation Organization. Moreover, this system is in place in a large number of communities and countries across the world. Canada plays a leadership role in this domain.

I cannot give you a timeline on how the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities will move this piece of legislation forward, but when they get into the clause-by-clause aspect of this legislation, I have indicated to them,

étrangères doit répondre aux critères de l'avantage net pour le Canada. Toutefois, compte tenu des « facteurs de concurrence », on ne peut jamais savoir en quoi elles consistent. Les critères seront-ils rendus publics, de même que la mesure dans laquelle les acquisitions les respectent?

Mme Borges : Oui. Ce processus devrait être public. Comme vous l'avez dit, la Loi sur la concurrence est un processus peu transparent en raison des dimensions liées à la concurrence. Ce processus vise à donner au public canadien intéressé l'occasion de faire connaître son point de vue concernant l'incidence d'une fusion potentielle sur l'intérêt public; il s'agit donc d'un examen d'intérêt public.

Le sénateur Carney : Sera-t-il effectué dans un délai de 42 jours?

Mme Borges : Oui.

Le sénateur Carney : Cela ne nous donne pas beaucoup de temps pour examiner une question d'intérêt national.

Ce dont je vais vous entretenir n'est peut-être pas visé par le projet de loi, mais c'est justement l'occasion de vous en faire part. Mon fils pilote des Boeing 747 pour une compagnie aérienne internationale. Même s'il a quitté la maison depuis longtemps déjà, il m'arrive encore, à l'occasion, de recevoir des rapports de sécurité. En y jetant un coup d'œil, j'ai été consterné d'apprendre le nombre d'incidents et de quasi-collisions qui survenaient. Si tout le monde savait cela, je crois qu'il n'y aurait plus personne à bord des avions et cela poserait problème.

En même temps, nous avons lu dans le document que Transports Canada comptait ne plus affecter d'inspecteurs de sécurité sur les lieux, mais obliger à la place les compagnies aériennes à mener leurs propres vérifications de sécurité. Qu'en pensez-vous? C'est une question qui préoccupe vraiment le public à l'heure actuelle.

M. Cannon : Je pense, sénateur, que vous faites allusion au projet de loi C-6, qui fait actuellement l'objet d'une étude au sein du comité. En fait, il ne s'agit pas seulement de maintenir la sécurité de l'industrie aérienne; il faut aussi l'accroître. On a proposé un système de gestion de la sécurité, le SGS, qui a fait ses preuves il y a de nombreuses années déjà.

Contrairement à ce que vous pouvez avoir entendu, nous ne réduisons d'aucune façon le nombre d'inspecteurs. Il y a 10 ans, Transports Canada comptait 1 400 inspecteurs, mais avec l'arrivée de NAV CANADA, plusieurs se sont tournés vers cette entreprise ou les services aéroportuaires. En général, nous maintenons un effectif d'environ 870 inspecteurs dans les aéroports de niveau 1 et 2 au pays.

Le SGS est un nouveau système reconnu par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Il est en place dans un grand nombre de collectivités et de pays partout dans le monde. Le Canada joue un rôle de chef de file à ce chapitre.

Je ne saurais vous dire à quel moment le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités présentera ce projet de loi, mais hier après-midi ou avant hier, j'ai indiqué aux députés que nous souhaitons prendre part à son étude article par

yesterday afternoon or the day before yesterday, that we are interested in ensuring that there are sufficient safeguards in the legislation. Colleagues around the table can be reassured that we are not deregulating the aviation industry. On the contrary, we are adding an additional layer of safety.

Senator Carney: On another matter, I have left you a letter about an issue on the West Coast concerning the dumping of sewage into coastal waters by cruise ships. There are currently no anti-sewage regulations. This is a concern to some of my colleagues. There is no enforcement; compliance is voluntary only, and therefore there are no penalties. There are regulations coming down the track that have gone through the first phase. Now we are waiting for the second phase, which would require the cruise ships to comply with the new regulations.

The cruise ship season is starting. Three hundred ships will be operating in our waters, bringing \$1 billion worth of economic activity, but thousands of people generating waste. I would ask you, as soon as possible, to announce when those new regulations will be posted and put into effect, because the coastal communities want them before the cruise ship season starts. Thank you for your indulgence.

Mr. Cannon: I will be more than pleased, senator, to look at your letter and respond to you. I was in British Columbia not long ago and did receive representation on behalf of the small-vessel owners, who thought that this was an atrocious way of doing things. I do not want to get into a long discussion about that.

Senator Carney: You do not want to hear about the sewage disposal of small vessels?

Mr. Cannon: I do. I am extremely sensitive to the arguments being put forth here. We just cannot use our waters as a dumping area for sewage.

Senator Zimmer: I too would like to have this bill expedited as quickly as possible. As you have stated, Bill C-26 and Bill C-44 died on the Order Paper. I understand that some organizations in the other House wanted to make some major amendments to the bill, which would have killed it, so, in wisdom, they divided the bill up into, in your terms, the trilogy. It is a good thing, because those issues will be addressed in the new bill. I share your vision to move on this as soon as possible. It has been long in happening.

My first question has been dealt with by other honourable senators, but I wish to refer again to the issue of unreasonable noise versus as little noise and vibration as possible. I share the vision of my colleagues in that I feel that unreasonable noise is more reasonable.

I have a question regarding airfare advertising. Not so long ago, when we went to the airport we were confronted with having to pay \$10 to board the airplane because of the improvement fee.

article afin d'être certains qu'il prévoit suffisamment de mesures de protection. Vous pouvez donc être assurés que nous ne sommes pas en train de déréglementer l'industrie de l'aviation. Au contraire, nous ajoutons un filet de sécurité.

Le sénateur Carney : Par ailleurs, je vous ai remis une lettre concernant le déversement d'eaux usées des bateaux de croisière dans les eaux de la côte Ouest. Aucun règlement n'a été pris jusqu'à maintenant pour interdire ces déversements, et plusieurs de mes collègues s'en inquiètent. Comme il n'y a pas de réglementation à cet effet, la conformité est donc volontaire et, par conséquent, aucune sanction n'est imposée. Il y a un règlement qui a franchi la première étape. Nous attendons donc la deuxième, qui obligera les bateaux de croisière à s'y conformer.

La saison des bateaux de croisière est sur le point de commencer. Trois cents bateaux navigueront sur nos eaux, ce qui représente des retombées économiques d'un milliard de dollars, mais aussi les déchets de milliers de personnes. Je vous demanderais donc d'indiquer le plus vite possible quand cette réglementation entrera en vigueur, parce que les communautés à proximité des côtes comptent là-dessus avant le début de la saison. Merci de votre compréhension.

M. Cannon : Sénateur, je lirai votre lettre et y répondrai avec grand plaisir. Je suis allé en Colombie-Britannique dernièrement, et les propriétaires de petites embarcations m'ont fait part de leurs préoccupations. Selon eux, c'était sans contredit l'une des pires façons de faire les choses. Toutefois, je ne veux pas m'engager dans une longue discussion à ce sujet.

Le sénateur Carney : Vous ne voulez pas en savoir plus sur l'évacuation des eaux usées des petites embarcations?

M. Cannon : Ce n'est pas du tout ça. Je suis extrêmement sensible aux arguments qui ont été invoqués. Il est tout à fait inadmissible que des gens se servent de nos eaux comme zone de déversement.

Le sénateur Zimmer : J'aimerais, moi aussi, que ce projet de loi soit adopté le plus rapidement possible. Comme vous l'avez indiqué, les projets de loi C-26 et C-44 sont morts au *Feuilleton*. Je sais que certaines organisations à la Chambre voulaient apporter de nombreux amendements à cette mesure législative, ce qui normalement aurait causé sa mort, mais on a pris la sage décision de scinder le projet de loi en trois ou, comme vous dites, d'en faire une trilogie. C'est une bonne chose, parce que ces préoccupations se reflètent dans le nouveau projet de loi.

Tout comme vous, je suis d'avis qu'il faut l'adopter le plus tôt possible. On a déjà suffisamment attendu. Ma première question a été abordée par d'autres honorables sénateurs, mais j'aimerais revenir sur la notion de « bruit déraisonnable » par opposition au « moins de bruit et de vibrations possible ». Je suis d'accord avec mes collègues pour dire que le bruit déraisonnable est plus raisonnable.

J'ai une question concernant les tarifs aériens annoncés. Il n'y a pas si longtemps, il fallait payer 10 \$ avant l'embarquement pour couvrir les frais d'améliorations aéroportuaires. C'était agaçant

It was a bit annoying and delaying. Now the charges are being handled by the carriers, including extra security fees caused by 9/11 and extra fuel costs caused by the environment.

The fees appear to be misconstrued. These are not the air carriers' charges. The carrier is not the villain in this case but the intermediary. The carrier is passing the charges along and handling the fees to give back to the Canadian Transportation Agency. It is unfair that Star Alliance, Lufthansa and others are able to not show these other charges, and they also sell the same fares. It is a disadvantage for the air carriers who have to show those fares in advertising, because it gives the wrong impression that they are charging those fees themselves. Is there a way that this could be more fairly dealt with?

Mr. Cannon: Ms. Gravitis-Beck is the expert in this domain, so she will respond to that question.

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy, Transport Canada: The intent of the bill is for airline carriers, which are regulated federally, if they are selling to the public, whether they are international carriers or domestic carriers, to bring their pricing practices to a common approach. As the minister noted in his introductory comments, this would ensure that business costs, such as NAV CANADA charges, are clearly reflected in their base costs and that flow-through charges that carriers collect on behalf of third parties, whether taxes collected on behalf of the government, the air security charge, or airport improvement fees collected on behalf of airports, are broken out separately. Therefore, the consumer would be aware of the bottom line, the total charge, and everyone would have a very transparent understanding of what the ticket charges would be.

This approach would bring carrier prices into line with prices currently being advertised and proposed by resellers. Resellers are managed through provincial legislation, not through federal legislation. They include wholesalers and tour operators. Ontario and Quebec, the two largest provinces in terms of reselling activity, have already introduced legislation and have regulations that require all-in pricing. This approach will ensure that direct carrier sales, as well as the reseller sales in the two largest provinces, will be in line.

Provincial jurisdictions have slightly different approaches across the country, and not all provinces require all-in pricing. We will still not have national uniformity because some resellers in some provinces will still have flexibility. We will not have a perfect situation, but we will be bringing greater parity and comparability.

Senator Zimmer: That was the intent of my question, to bring in the legislation in a way that makes it fair for all and does not imbalance the presentation.

Ms. Gravitis-Beck: Correct.

et dilatoire. Ce sont maintenant les transporteurs aériens qui assument ces coûts, ainsi que les frais supplémentaires pour la sécurité, depuis les attentats du 11 septembre 2001, et pour le carburant, en raison de la conjoncture actuelle.

On semble mal interpréter ces frais puisqu'en fait, ils ne sont pas imposés par les transporteurs aériens. Il ne faut pas les blâmer dans ce cas car ils ne sont que les intermédiaires. Le transporteur prélève des sommes qu'il remet ensuite à l'Office des transports du Canada. Ce n'est pas juste que des compagnies comme Star Alliance, Lufthansa et d'autres, n'aient pas à annoncer ces frais, même si elles les imposent. Les transporteurs aériens qui sont obligés de le faire sont en quelque sorte désavantagés, parce qu'on a l'impression que ce sont eux qui s'en mettent plein les poches. Y a-t-il moyen d'être plus équitable?

M. Cannon : Mme Gravitis-Beck est l'experte en la matière. Nous allons donc lui laisser le soin de répondre à cette question.

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne, Transports Canada : Le projet de loi vise à amener les transporteurs aériens régis par le gouvernement fédéral qui vendent au public, peu importe qu'ils soient internationaux ou nationaux, à adopter une approche commune concernant leur prix. Comme le ministre l'a indiqué, dans sa déclaration liminaire, cela permettrait de nous assurer que les coûts de l'entreprise, tels que les frais imposés par NAV CANADA, sont clairement reflétés dans les prix de base, et que les frais intermédiaires imposés au nom de tierces parties, que ce soit les taxes perçues pour le gouvernement, les dépenses liées à la sécurité aérienne ou celles faites par les aéroports pour payer les améliorations aéroportuaires, soient pris séparément. Ainsi, le consommateur aurait une bonne idée des bénéfices nets, du total des frais, et tout le monde saurait exactement ce qui entre en ligne de compte dans le prix du billet.

De cette façon, les prix des transporteurs aériens seraient au même niveau que ceux actuellement annoncés et pratiqués par les revendeurs. Ceux-ci sont assujettis aux lois provinciales et non fédérales. Les revendeurs comprennent également les organisateurs de voyages. L'Ontario et le Québec, les deux provinces les plus importantes en matière de revente, ont déjà présenté une mesure législative et disposent d'une réglementation qui oblige les revendeurs à annoncer les prix réels. Cela fera en sorte que les ventes directes des transporteurs et celles des revendeurs dans les deux provinces seront comparables.

D'une province à l'autre, les approches adoptées sont légèrement différentes. Par exemple, ce ne sont pas toutes les provinces qui exigent l'annonce des prix réels. Nous n'aurons pas plus d'uniformité au pays parce que les revendeurs, dans quelques provinces, jouiront toujours d'une certaine souplesse. La situation ne sera pas parfaite, mais au moins, nous aurons une plus grande parité et nous pourrons faire de meilleures comparaisons.

Le sénateur Zimmer : C'est ce que je veux savoir, comment être plus juste envers tout le monde.

Mme Gravitis-Beck : Très bien.

Senator Zimmer: In view of this additional airfare advertising they will have to do, will the government be providing the carriers with any financial assistance for costs such as changes to the website?

Ms. Gravitis-Beck: No, it will not.

Senator Zimmer: Can you please provide the committee with examples of the types of information that the Canadian Transportation Agency could, under Bill C-11, compel carriers, from intermediaries in transportation movements and others, to provide for security reasons?

Ms. Borges: The data provisions are being amended basically to enable the department to collect data for security purposes. It has nothing to do with privacy. It is more to help in planning the needs for security at airports or port facilities.

Right now the Canadian Air Transport Security Authority relies on the department or the airport authorities to provide information about when the greatest numbers of passengers are coming through and it relies extensively on that data for planning personnel requirements. The same issues are happening with security measures at ports. It is a matter of providing the department with the authority to collect data that can be used for security planning purposes.

Senator Munson: Are any of the amendments passed by the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities unworkable for the department?

Mr. Cannon: No. I would say no.

Senator Munson: So it is all good, as my son would say?

Mr. Cannon: It is all good, Senator Munson.

Senator Eyton: Does the bill do anything to promote or enhance competition? I recognize that the Competition Bureau is referred to here, but its role is to keep it the same or reduce it a little. It seems to me there is a tremendous value to competition and it is the only protection to consumers over a long period of time. I do not see any expressed value for more competition or any drive within the bill itself that says this is something we believe in and it is, in itself, an objective.

Mr. Cannon: I suggest, senator, that we look elsewhere for that. This of course has a number of provisions that are consumer-friendly and that turn the corner on sustainable development.

We can look at the policy that the government has put in place in terms of what I call blue skies, which is air liberalization and agreements that we have now struck with the United States and with Great Britain. We do have a list of countries we are negotiating with. That will enable Canadians to reach out and use other air carriers. That is a fine example, I believe, of fostering competition and driving prices down. That is a policy that is now

Le sénateur Zimmer : Étant donné que les transporteurs devront annoncer ces tarifs supplémentaires, le gouvernement prévoit-il leur accorder une aide financière afin qu'ils puissent assumer des coûts comme ceux associés à la mise à jour de leur site web?

Mme Gravitis-Beck : Non, pas du tout.

Le sénateur Zimmer : Pourriez-vous donner au comité des exemples du type d'information que l'Office des transports du Canada, en vertu du projet de loi C-11, pourrait obliger les transporteurs, qu'ils soient intermédiaires ou non, à lui fournir pour des raisons de sécurité?

Mme Borges : On est justement en train de modifier les dispositions relatives à ces informations pour permettre au ministère de recueillir des données à des fins de sécurité. Cela n'a rien à voir avec la protection des renseignements personnels. C'est davantage pour mieux planifier les besoins en matière de sécurité aux aéroports ou aux ports.

À l'heure actuelle, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien compte sur le ministère ou les autorités aéroportuaires pour lui fournir de l'information concernant le nombre de passagers afin qu'elle puisse planifier son effectif en conséquence. C'est la même chose concernant les mesures de sécurité aux ports. Il faut conférer au ministère le pouvoir de recueillir des données qui serviront à planifier les mesures de sécurité.

Le sénateur Munson : Y a-t-il des amendements adoptés par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités des Communes qui sont difficiles à appliquer pour le ministère?

M. Cannon : Je dirais que non.

Le sénateur Munson : Alors, comme dirait mon fils, tout est parfait?

M. Cannon : Tout est parfait, sénateur Munson.

Le sénateur Eyton : Tente-t-on, par ce projet de loi, de favoriser ou d'accroître la concurrence? Je reconnais qu'on fait référence au Bureau de la concurrence, mais son rôle est plutôt de la maintenir ou de la réduire un peu. Il me semble qu'on doit accorder une grande importance à la concurrence, car c'est la seule protection pour les consommateurs à long terme. Pourtant, le projet de loi ne laisse rien entrevoir de tel.

M. Cannon : Je propose, sénateur, que nous regardions ailleurs pour cela. Le présent projet de loi renferme un certain nombre de dispositions axées sur le consommateur qui misent sur le développement durable.

Nous pouvons penser à la politique que le gouvernement a mis en place concernant ce que j'appelle le ciel pur et bleu, c'est-à-dire la libéralisation du transport aérien, et les accords que nous avons conclus avec les États-Unis et la Grande-Bretagne. Nous avons une liste de pays avec lesquels nous négocions. Cela permettra aux Canadiens d'utiliser d'autres transporteurs aériens. À mon avis, c'est un très bel exemple des mesures que prend le gouvernement

in place with this government. This piece of legislation does not necessarily focus and drive that issue of competition in the way that you are mentioning.

Senator Eyton: It is important that the agency runs the system and is aware of that and respects it, because they ultimately control airplanes and trains.

Mr. Cannon: You are absolutely right, but I might have misunderstood your question in terms of economic competition. Of course the agency must play a role here — a fair, level playing field.

Senator Eyton: I am a Toronto boy, so excuse me if I am a little local.

Mr. Cannon: All politics is local, senator.

Senator Eyton: That is right. The bill talks about trains and planes. Is there any mechanism, I suppose through the agency — and here I am thinking out loud — that will make them work together more effectively? I am thinking particularly of Toronto where we have tremendous traffic congestion and an airport that handles over 30 million people and grows dramatically every year. There has been deadlock in terms of progress that could be made to provide efficient commuter rails that could service the airport and relieve the congestion. I am thinking of London and Gatwick and Heathrow or Charles de Gaulle in Paris. Much of the world has gone in that direction. Toronto has the rights of way with local authorities that run commuter trains but that has not worked at all in combination with the airport. I find that remarkable.

Mr. Cannon: Senator, there are efforts being made in that direction. For instance, if we look at Vancouver, that is what the Canada Line is all about, with its spur off to the airport. It is in construction now. That is a fine example of what we are looking at.

I think you are alluding to the 20/2020 project in Toronto, which is also receiving support. I do understand there are issues around completing that.

In Montreal, which is the other community that we are looking at, we are working quite strongly with the Quebec government and the municipal government of course to be able to set that up. You are absolutely right, senator, when you say that in terms of efficiency, in terms of economic competitiveness, we must be able to put forward projects of that nature and of that scope. We have many tools available to us, whether they be the different infrastructure programs or public-private partnerships, but those are things we are looking at.

I am completely convinced that you are absolutely right: we must be able to find new ways of intermodal transportation and to make more seamlessly connected networks to be able not only to support our growing economy, but also to make sure that people are able to commute in a better fashion.

pour stimuler la concurrence et faire baisser les prix. C'est une politique maintenant établie. Cette mesure législative n'est pas axée sur la concurrence de la façon que vous décrivez.

Le sénateur Eyton : Il est important que l'Office gère le système, tienne compte de cet aspect et le respecte, parce qu'en fin de compte, c'est lui qui contrôle les avions et les trains.

M. Cannon : Vous avez parfaitement raison, mais je crois avoir mal saisi votre question concernant la concurrence économique. De toute évidence, l'Office doit jouer un rôle en établissant des règles équitables pour tous.

Le sénateur Eyton : Je suis un gars de Toronto, alors pardonnez-moi si je m'intéresse particulièrement à cette ville.

M. Cannon : La politique est toujours une affaire locale, sénateur.

Le sénateur Eyton : C'est vrai. Le projet de loi traite des trains et des avions. Y a-t-il un quelconque mécanisme, au sein de l'Office — et je réfléchis ici à voix haute —, qui pourrait relier plus efficacement ces deux moyens de transport? Je pense en particulier à Toronto, qui a de gros problèmes de congestion routière et un aéroport qui accueille plus de 30 millions de personnes et ne cesse de prendre de l'expansion chaque année. Le projet du train de banlieue, qui permettrait de desservir l'aéroport et, ainsi, de désengorger le réseau routier, n'a pas beaucoup avancé. Je pense ici aux aéroports de Gatwick et de Heathrow, à Londres, et à l'aéroport Charles de Gaulle, à Paris. La plupart des pays en sont arrivés là. Toronto a les emprises ferroviaires, de même que les autorités locales qui s'occupent des trains de banlieue, mais cela n'a pas du tout fonctionné en combinaison avec l'aéroport. Je trouve cela incroyable.

M. Cannon : Sénateur, on déploie des efforts dans ce sens. Par exemple, si nous prenons Vancouver, c'est ce que fait la Canada Line, avec son embranchement près de l'aéroport. C'est en cours de construction. C'est un bel exemple de ce que nous voulons.

Je pense que vous faites allusion au projet 20/2020, à Toronto, qui reçoit aussi du soutien. Je sais toutefois qu'il connaît des problèmes de mise en œuvre.

À Montréal, qui est l'autre ville visée, nous travaillons évidemment très fort avec le gouvernement provincial et l'administration municipale pour mettre cela sur pied. Vous avez tout à fait raison, sénateur, lorsque vous dites qu'en termes d'efficacité et de concurrence économique, nous devons être capables de mener des projets de cette nature et de cette envergure. Nous avons de nombreux outils à notre disposition, que ce soit les différents programmes d'infrastructure ou les partenariats public-privé, et ce sont des choses qui nous intéressent.

Je suis entièrement d'accord avec vous : nous devons trouver de nouveaux moyens de transport multimodal et relier les réseaux de façon à pouvoir non seulement soutenir notre économie en pleine croissance, mais aussi faciliter les déplacements quotidiens de la population.

Senator Eyton: I raise it because I think the agency is ideally situated to help as an intervener, obviously not with the money, but in making that happen. To me, the ideal is in Victoria Station in London: I check my bags, buy my ticket and I am boarded on the plane. I go out to the airport and in a few minutes I get on an airplane without anything further. It is seamless and it is a combination of the airport and the train line.

Senator Adams: I remember when I worked here with the committee at the time that we lost the short run railway somewhere around 1990.

The closest railway to where I live in Rankin Inlet is in Churchill, Manitoba. I have to go down there and buy a ticket to go to Winnipeg and it takes me two days to get to Winnipeg from Churchill by railway.

We have things coming through from Winnipeg going up to the community where we live. For example, I bought furniture in Winnipeg, about four pieces. It cost \$800 to ship them from Winnipeg to Churchill and another \$1,100 from Churchill to Rankin Inlet.

When you speak of merging airlines and railways in the future, are you talking about cargo as well or are you just concerned about merging the railway and the airline for passengers?

Mr. Cannon: Senator, the costs involved in many of these initiatives are horrendous. They are extremely important costs. If we are talking about northern development, adaptation measures are required. On a competitive basis, of course, we must be able to recognize that costs there are much higher, which have just mentioned.

What are the programs, what are the elements, what are the tools that could be put in place to be able to support and sustain that? I think that we have already looked at that through our infrastructure programs. As a matter of fact, we are looking at that now.

With the cooperation that we can get from the provinces and local municipalities, we will be putting together some interesting features in our next program — which I am not privileged to divulge tonight — in terms of infrastructure to be able to sustain that kind of growth in areas such as the one to which you are referring.

Senator Adams: If there is a merger between some of the airlines and if you are looking at that, does it matter what kind of airline you are talking about? We have many different kinds of airlines in Canada. If I want to go to Toronto from here, can I make a reservation on any airline, WestJet or Air Canada or any other airline?

Mr. Cannon: Yes, of course, if they are already there. Clearly, if the air carrier is not there, he will go there if there is an economic challenge, a possibility of doing it.

Le sénateur Eyton : J'en parle parce que je crois que l'Office est idéalement placé pour aider à titre d'intervenant, évidemment pas au niveau financier, mais pour faire bouger les choses. Pour moi, la gare Victoria à Londres est le modèle idéal : j'enregistre mes bagages, j'achète mon billet et je suis prêt pour l'embarquement. Je me rends à l'aéroport et en quelques minutes, je monte dans l'avion sans aucune autre procédure. Cela se fait sans entrave et c'est une collaboration entre l'aéroport et la société ferroviaire.

Le sénateur Adams : Je me souviens de l'époque où je travaillais ici avec le comité lorsque nous avons perdu le chemin de fer sur courtes distances vers 1990.

La ligne ferroviaire la plus proche de chez moi à Rankin Inlet se trouve à Churchill, au Manitoba. Je dois me rendre là-bas et acheter un billet pour pouvoir aller à Winnipeg. Il me faut deux jours pour me rendre de Churchill à Winnipeg par train.

La collectivité où nous habitons reçoit des marchandises en provenance de Winnipeg. Par exemple, j'ai acheté quatre meubles à Winnipeg. J'ai payé 800 \$ pour les expédier de Winnipeg à Churchill et 1 100 \$ de plus de Churchill à Rankin Inlet.

Lorsque vous parlez de fusionner à l'avenir les lignes aériennes et les lignes ferroviaires, y incluez-vous aussi les cargaisons ou ne considérez-vous la fusion des lignes aériennes et ferroviaires que pour les passagers?

M. Canon : Sénateur, les coûts liés à un grand nombre de ces initiatives sont exorbitants et extrêmement importants. Si nous parlons du développement du Nord, des mesures d'adaptation sont requises. Dans le cadre d'un processus concurrentiel, bien sûr, nous devons reconnaître que les coûts sont beaucoup plus élevés là-bas, ce qui vient d'être dit.

Quels sont les programmes, les éléments et les outils que nous pouvons mettre en place pour appuyer et maintenir cela? Je crois que nous avons déjà examiné cela dans nos programmes d'infrastructure. En fait, nous examinons cela maintenant.

Avec la coopération que nous pouvons obtenir des provinces et des municipalités locales, nous allons inclure quelques attributs intéressants dans notre prochain programme en matière d'infrastructure — que je n'ai pas le privilège de divulguer ce soir — pour être en mesure de soutenir une telle croissance dans des domaines comme ceux que vous avez mentionnés.

Le sénateur Adams : S'il y a une fusion entre certaines des lignes aériennes et si vous êtes entre train d'examiner cette éventualité, le type de lignes aériennes changera-t-il quelque chose? Nous avons toutes sortes de lignes aériennes au Canada. Si je veux aller à Toronto à partir d'ici, puis-je faire une réservation auprès de n'importe quelle ligne aérienne — WestJet, Air Canada ou toute autre ligne aérienne?

M. Cannon : Oui, bien sûr, si ces compagnies aériennes sont déjà là. De toute évidence, si le transporteur aérien n'a pas de desserte sur une région donnée, il en ouvrira une s'il y a une possibilité commerciale.

A couple of years ago, there was no Porter Airlines. I am not citing Porter as being one airline or another, but they were not there and now they are; they fly regularly into Toronto City Centre Airport. You have WestJet there and Air Canada is doing that.

With the Open Skies agreements that we have signed now, we have the possibility of having more international services. As we move forward with policies such as Open Skies, we will be able to see better opportunities such as the ones you are looking for.

Senator Adams: Between the railway and hydro, I have a piece of property here in the east of Ottawa. They want to build something there close to where I live. They had to go to either the CN railway easement or to hydro. Is that still working?

Ms. Borges: Actually, the line here in the Ottawa area is owned by VIA Rail now. In most cases, it is the two railways — either CN or CP — that still own the rights of way. Any passenger services are usually contracting with them for access to their lines.

In some cases you mentioned earlier, the short lines come out of CN and CP when they do not have the need for the freight services. There are various mechanisms in place, and the process set out in this act allows local interests — if CN or CP is no longer operating a line — to take over that local interest, whether it is a government entity or a private sector entity. Often it is very expensive; buying the infrastructure is expensive and maintaining it is equally expensive. There has to be a business case for it, but the opportunities are there.

Senator Adams: You still have to work with the municipality; do you know exactly the easement in the municipality there?

Ms. Borges: Yes. For example, if CN or CP is discontinuing a line, or, for that matter, if any short line that is federally regulated is no longer needed for freight rail operations, provisions in the act allow a municipality to look at acquiring the line for urban transit services; or if there is no need for other transportation, they can take that line for bike paths and things like that so that the right-of-way is preserved for community purposes. In fact, a lot of the Trans-Canada path across the country is former railway rights-of-way.

Senator Adams: The pipeline was part of the easement process too, was it not?

Ms. Borges: Yes.

Senator Adams: The path went right down and continued through the United States.

La compagnie Porter Airlines n'existait pas il y a quelques années. Je ne la mentionne pas en tant qu'une ligne aérienne particulière, mais parce qu'elle ne desservait pas Toronto auparavant. Maintenant, elle le fait et offre des vols réguliers vers l'aéroport central de Toronto. On y trouve aussi WestJet et Air Canada.

L'accord Ciel ouvert que nous venons de signer nous permet d'avoir plus de services internationaux. À mesure que nous mettrons en œuvre des politiques comme l'accord Ciel ouvert, de meilleures possibilités comme celles que vous envisagez se présenteront.

Le sénateur Adams : Je possède une propriété ici dans l'est d'Ottawa, entre le chemin de fer et la centrale hydroélectrique. Ils veulent construire quelque chose près de chez moi. Ils ont dû s'adresser au CN ou à la centrale hydroélectrique pour les servitudes. Est-ce que ce projet tient toujours?

Mme Borges : En fait, la ligne ici dans la région d'Ottawa appartient désormais à VIA Rail. Dans la plupart des cas, ce sont les deux sociétés de chemin de fer — le CN ou le CP — qui possèdent toujours le droit de passage. Tout service de transport de passagers doit généralement conclure des contrats avec les compagnies pour accéder à leurs lignes.

Dans certains des cas que vous avez mentionnés tout à l'heure, le CN et le CP abandonnent les lignes ferroviaires sur courtes distances lorsque les services marchandises ne sont pas nécessaires. Divers mécanismes sont en place, et le processus établi dans ce projet de loi permet aux intervenants locaux, secteur public ou secteur privé — si le CN ou le CP n'exploite plus la ligne — de prendre le contrôle de cet intérêt local. C'est souvent très onéreux; l'achat de l'infrastructure est coûteux et son entretien l'est tout autant. Il faut faire une analyse de rentabilisation pour cela, mais les possibilités existent.

Le sénateur Adams : Vous devez quand même travailler avec la municipalité; savez-vous exactement ce que sont les servitudes dans la municipalité là-bas?

Mme Borges : Oui. Par exemple, si le CN ou le CP abandonne une ligne ou, en fait, si une ligne ferroviaire sur courtes distances sous réglementation fédérale n'est plus nécessaire pour le transport ferroviaire de marchandises, les dispositions de la loi permettent à une municipalité d'envisager l'acquisition de la ligne pour des services de transport urbain. Toutefois, s'il n'est pas nécessaire d'ajouter d'autres transports, la municipalité peut utiliser cette ligne pour en faire des pistes cyclables, par exemple, afin que le droit de passage soit préservé à des fins communautaires. D'ailleurs, une grande partie de la route Transcanadienne est constituée d'anciens droits de passage ferroviaire.

Le sénateur Adams : Le pipeline faisait également partie des servitudes, n'est-ce pas?

Mme Borges : Oui.

Le sénateur Adams : Le tracé allait directement vers le sud et continuait jusqu'aux États-Unis.

Senator Munson: I wanted to bring this up because rail safety is a big issue right now and it has always been a big issue. Clause 47 in the bill proposes to replace the current section 158 with a provision that permits the minister to enter into an agreement with a provincial authority to authorize the latter to regulate the construction, operation and safety of a railway, as well as rates and conditions of service in the same manner and to the same extent it may regulate a railway in its own jurisdiction. I like national standards, but I wonder whether you worry that delegating to the provinces could lead to lower standards.

Senator Carney: Only under Liberal governments.

Mr. Cannon: This provision was put into the piece of legislation specifically for the O-Train in Ottawa. Ms. Borges can speak to that but that is the case here.

Senator Munson: Okay, but obviously it could happen elsewhere, could it not?

Ms. Borges: In fact, if you are familiar at all with the urban transit systems today, the federal government really only regulates, under the Railway Safety Act, the interprovincial or international lines. Anything that is operated within a province — the metro systems in Montreal, Toronto and Vancouver, the sky train systems, the O-Train system, because Ottawa has acquired all the rail lines from the railway and it will be operating within this jurisdiction — follows the standards of the American Public Transit Association. They are North American standards and they apply specifically to urban transit.

Those standards are different than what is in the Railway Safety Act because they are operating different kinds of equipment and they are not mixing with the freight trains. If they mix with the freight trains, then that falls under the federal Railway Safety Act standards.

This is broad — it is to accommodate the O-Train — but it is allowing that if, in the future, any other urban transit entity acquires a line, they would be able to operate within those standards.

Senator Munson: I guess it could be called the “oh, oh train,” because we really do not have much of an O-Train.

Mr. Cannon: I cannot let that one go by. I just want to reassure Senator Munson that the money is still available for a light rail train system in Ottawa. It has already been said, I know.

Senator Carney: I want to correct the record because I misread the clauses in the bill. In reviewing clause 53.1(6), I used the figure of 42 days that the public interest review would have to be done. That is not correct. The 42 days applies only if the minister decides that there are no public interests.

Le sénateur Munson : Je voulais soulever ce point parce que la sécurité ferroviaire est aujourd’hui une grande question, et l’a toujours été. L’article 47 du projet de loi propose de remplacer l’article 158 actuel par une disposition qui permet au ministre de conclure avec toute autorité provinciale un accord permettant à celle-ci de réglementer la construction, l’exploitation et la sécurité d’une voie ferrée ainsi que les prix et conditions des services, tout comme elle peut réglementer une voie ferrée à l’intérieur du territoire relevant de sa compétence. Je suis en faveur des normes nationales, mais ne craignez-vous pas que la délégation des pouvoirs aux provinces affaiblisse les normes?

Le sénateur Carney : Seulement si c’est sous la direction des gouvernements libéraux.

M. Cannon : Cette disposition a été incluse dans le projet de loi précisément pour le projet O-Train à Ottawa. Mme Borges peut en parler, mais c’est le cas ici.

Le sénateur Munson : D’accord, mais évidemment, cela pourrait se passer ailleurs, n’est-ce pas?

Mme Borges : En fait, si vous connaissez bien tous les systèmes de transport urbain actuels, vous savez que le gouvernement fédéral ne réglemente en réalité que les lignes interprovinciales ou internationales en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Les métros à Montréal, à Toronto et à Vancouver, les aérotrains, le réseau O-Train, parce qu’Ottawa a fait l’acquisition de toutes les lignes de la compagnie ferroviaire et l’exploitation du réseau relèvera de sa compétence — tout ce qui est exploité au sein d’une province respecte les normes de l’American Public Transit Association. Ce sont des normes nord-américaines qui s’appliquent spécifiquement au transport urbain.

Ces normes diffèrent de celles de la Loi sur la sécurité ferroviaire car elles visent différents types de matériel et elles n’incluent pas les trains de marchandises. Si elles incluaient les trains de marchandises, ce serait alors les normes fédérales de la Loi sur la sécurité ferroviaire qui s’appliqueraient.

Il s’agit d’une portée vaste — pour répondre aux besoins du réseau O-Train — mais si, à l’avenir, une autre entité de transport urbain faisait l’acquisition d’une ligne, elle pourrait opérer dans le cadre de ces normes.

Le sénateur Munson : Je suppose qu’on peut appeler cela le réseau du « train oh, oh », car nous n’avons pas vraiment un O-Train.

M. Cannon : Je ne peux pas laisser passer cela. Je veux seulement rassurer le sénateur Munson que les fonds pour un système de train léger sur rail à Ottawa sont toujours disponibles. On l’a déjà annoncé, je sais.

Le sénateur Carney : J’aimerais faire une mise au point car j’ai mal lu les articles du projet de loi. En ce qui concerne le paragraphe 53.1(6), j’ai mentionné que l’examen d’intérêt public devait être effectué dans un délai de 42 jours. Cela est faux. Le délai de 42 jours ne s’applique que si le ministre décide qu’il n’y a pas d’intérêts publics.

Subclause 53.1(6) states:

The Agency or person, as the case may be, shall report to the Minister within 150 days after being directed under subsection (5), or within any longer period that the Minister may allow.

I wanted to bring that to your attention because my earlier remark would indicate that the public review system would have to be done in 42 days. That is clearly wrong; this clause provides whatever the minister deems is necessary. That is 150 days or longer and I wanted the record to show that.

[*Translation*]

The Chairman: Minister, I would like to thank you for joining us here today. It is always a pleasure to see you again and to discuss various bills with you. We are going to keep up our work on Bill C-11. We wanted to start with you and your officials in order to get a different perspective on what other witnesses may tell us. It was important to meet with you this evening.

Mr. Cannon: Thank you, Madam Chairman, and stay the course.

[*English*]

The Chairman: Before we adjourn, I want to say we will be meeting next week, Tuesday and Wednesday. Senator Tkachuk will chair both meetings since I will be away.

The committee adjourned.

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Deputy Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chairman: Honourable senators, we are here today to study Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

We have witnesses today from the Canadian Bar Association, Mr. John Bodrug and Ms. Tamra Thomson. From the Travellers' Protection Initiative, we have Mr. Michael Pepper and Ms. Christiane Théberge, who is also with the Canadian Travellers' Protection Initiative.

Tamra L. Thomson, Director, Legislation and Law Reform, Canadian Bar Association: The Canadian Bar Association is pleased to have this opportunity to address you on specific aspects of Bill C-11. The Canadian Bar Association is a national organization, which represents over 36,000 lawyers across

Le paragraphe 53.1(6) dit :

L'Office ou la personne, selon le cas, fait rapport au ministre dans les cent cinquante jours suivant la date où celui-ci l'a chargé de l'étude ou dans le délai plus long qu'il peut lui accorder.

Je voulais attirer votre attention sur ce point car, dans mes remarques précédentes, j'ai indiqué que l'examen public devrait être fait dans un délai de 42 jours. C'est évidemment faux; ce paragraphe prévoit ce que le ministre juge nécessaire, c'est-à-dire 150 jours ou plus, et je tenais à le préciser.

[*Français*]

La présidente : Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence parmi nous. C'est toujours agréable de vous revoir et de discuter avec vous de différents projets de loi. Nous allons continuer de travailler sur le projet de loi C-11. Nous voulions commencer avec vous et les fonctionnaires qui vous accompagnent afin de jeter un éclairage différent sur ce que d'autres pourront nous dire. Il était important qu'on vous rencontre ce soir.

M. Cannon : Merci, madame la présidente, et continuez à bien traverser le temps.

[*Traduction*]

La présidente : Avant de lever la séance, j'aimerais dire que nous nous réunirons la semaine prochaine, mardi et mercredi. Le sénateur Tkachuk présidera les deux réunions car je serai absente.

La séance est levée.

OTTAWA, le mardi 1^{er} mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier ce projet de loi.

Le sénateur David Tkachuk (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, nous sommes ici aujourd'hui pour étudier le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons aujourd'hui comme témoins M. John Bodrug et Mme Tamra Thomson, de l'Association du Barreau canadien, ainsi que M. Michael Pepper et Mme Christiane Théberge, de la Travellers' Protection Initiative.

Tamra L. Thomson, directrice, Législation et réforme du droit, Association du Barreau canadien : L'Association du Barreau canadien est heureuse d'avoir l'occasion de vous entretenir de certains aspects du projet de loi C-11. Nous sommes un organisme national représentant plus de 36 000 avocats dans

Canada. Our objective in reviewing any legislation is to work toward improvement of the law and the administration of justice. It is in that optic that we have reviewed Bill C-11 and with which we bring the written submission that you have before you.

The submission was prepared by members of the competition law section, and by the air and space law section. I will ask Mr. Bodrug to address the aspects of the bill that are outlined in the submission.

John D. Bodrug, Vice Chair, National Competition Law Section, Canadian Bar Association: Honourable senators, we appreciate the opportunity to appear before you today. We would like to speak principally about the merger review provisions in the bill. This is a bill that the CBA has commented on, both in the current form and its predecessors going back to 2003.

Our first perspective is we do not see the need for singling out the transportation industry for special public interest merger review. To be sure, the transportation industry is very important, but so are a number of other industries in Canada for which reliance on market forces and regulatory review, under the Competition Act and the Investment Canada Act, are considered sufficient.

In our view, the onus should be on the proponents of the special merger review to demonstrate that it is warranted and this particular merger review lacks predictability, consistency and transparency, all of which are important for a healthy business environment in Canada.

I would like to focus my time on some particular aspects of this specific merger review procedure that concern us. First, the scope of the merger review provisions is unclear and overly broad in their application. Second, they will create an unnecessarily long period of uncertainty for both parties of a transaction and indeed the Commissioner of Competition would not know what regime to apply, for a significant period of time. Third, they create an unnecessarily inappropriate political role for the Commissioner of Competition.

Our written submission addresses a few additional points that I would be happy to address if time permits. First, in terms of the breadth and unclear scope of the provisions, the committee should recognize the very wide scope of the transactions that would be subject to this merger review provision. The public interest merger review would apply to all transactions that meet certain financial thresholds in the Competition Act; first that all the parties and affiliates have assets and gross revenues in Canada in excess of \$400 million; and second, that the business being acquired has assets or gross revenues in Canada in excess of \$50 million. If it meets that financial threshold, the only other thing that makes it applicable is the merger involves a transportation undertaking.

It is important to note that this is not limited to acquisitions of airlines and railways. The proposed public interest review would apply to any business that moves people or things across a

l'ensemble du Canada. Dans le cadre de l'examen de mesures législatives, notre objectif est d'améliorer le droit et l'administration de la justice. C'est dans cette optique que nous avons étudié le projet de loi C-11 et présenté le mémoire que vous avez reçu.

Le mémoire a été élaboré par des membres de la Section nationale du droit de la concurrence et de la Section nationale du droit aérien et spatial. J'invite M. Bodrug à discuter des aspects du projet de loi sur lesquels porte le mémoire.

John D. Bodrug, vice-président, Section nationale du droit de la concurrence, Association du Barreau canadien : Honorables sénateurs, nous vous remercions de nous donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Nous aimerions surtout discuter des dispositions du projet de loi concernant l'examen des fusions. L'ABC a commenté le projet de loi actuel ainsi que les versions antérieures qui ont été présentées depuis 2003.

En premier lieu, nous ne voyons pas la nécessité de prévoir un processus d'examen de l'intérêt public concernant les fusions qui soit spécifique au domaine des transports. Il est vrai que l'industrie des transports est très importante, mais de nombreuses autres industries au Canada le sont tout autant et, en ce qui les concerne, il est considéré suffisant de se fonder sur les forces du marché et l'examen réglementaire prévu dans la Loi sur la concurrence et la Loi sur Investissement Canada.

À notre avis, il doit appartenir aux partisans de la procédure spéciale d'examen des fusions de montrer qu'elle est justifiée. Nous pensons aussi que cet examen manque de prévisibilité, d'uniformité et de transparence, tous des facteurs importants pour favoriser un climat commercial sain au Canada.

J'aimerais discuter principalement de certains aspects qui nous préoccupent concernant ce processus d'examen des fusions. En premier lieu, la portée des dispositions relatives à l'examen des fusions manque de clarté et elle est trop large. Deuxièmement, ces dispositions feraient en sorte que les deux parties visées par la transaction vivraient une période d'incertitude inutilement longue; de plus, le commissaire de la concurrence serait aussi en attente pendant une longue période. Troisièmement, le commissaire serait forcé de jouer un rôle politique inapproprié, ce qui n'est pas souhaitable.

Notre mémoire comprend quelques autres points que j'aimerais soulever si le temps le permet. En ce qui concerne la portée imprécise et large des dispositions relatives à l'examen des fusions, le comité devrait prendre en considération la très vaste gamme de transactions qui y seraient assujetties. L'examen de l'intérêt public des fusions s'appliquerait à toutes les transactions dont la valeur excède certains seuils financiers précisés dans la Loi sur la concurrence, notamment que toutes les parties et les sociétés affiliées aient plus de 400 millions de dollars en actifs et en chiffres d'affaires bruts au Canada; ensuite, que l'entreprise qui sera acquise ait plus de 50 millions de dollars en actifs ou en chiffre d'affaires brut au Canada. En plus, il doit s'agir d'une transaction visant une entreprise de transport.

Il importe de souligner que cela ne se limite pas aux acquisitions de sociétés de transport aérien et ferroviaire. L'examen proposé de l'intérêt public s'appliquerait à toute

provincial border on a continuous and regular basis, even if the activity in that business represents a very small percentage of the overall business. To try and bring this down to a concrete example, a furniture chain with a store in Ottawa, regularly delivering to customers in Gatineau, would qualify as a transportation undertaking under this test. Similarly, another important point is that the financial thresholds in this test are not triggered only by the transportation assets. The transportation business could be a very small part of a bigger transaction. For example, if a \$400 million company acquires another business with \$50 million of assets, even if the transportation component were only \$1 million or lower that will be caught by these provisions.

Another aspect of the breadth and wide scope of these provisions is that the concept of a transportation undertaking extends not only to transportation activities themselves, but also in the case law that is developed in connection with this term, would include businesses that are operationally connected with transportation businesses. For example, courts have held that stevedores who load boats are transportation undertakings even though you would not normally think of them as railways and airlines. It is because shipping companies were held to be dependent on stevedores that they were held to be a federal transportation undertaking.

Another aspect of the over broad scope is the test that the merger involve a transportation undertaking. It is not limited to acquisitions of a transportation undertaking. Even if only one party to the transaction were a transportation undertaking, the merger provisions would extend to that. If a transportation undertaking buys a hotel for under \$50 million that could be a notifiable transaction. If a company mostly involved in other businesses that happens to have an interprovincial trucking operation, buys an office building that costs more than \$50 million that acquisition could be a notifiable transaction. Merger review provisions can also apply to acquisitions of assets, not just complete businesses. The Competition Bureau's notification guidelines refer to an example that a purchase of used railway engines could constitute a notifiable transaction.

These provisions will create a lot of work for me as a corporate lawyer so I am not complaining from that perspective, but I question whether this is in the broader public interest, to have such a wide concept. If there is true public concern about major acquisitions of railways or airlines, then we should have a merger review for a much more focused provision.

I will talk about the implications of the timing uncertainty in Bill C-11. The presumption is that all notifiable transactions will require a public interest review unless the minister, who has 42 days to decide whether such a review is required, exempts them. The Competition Bureau clears most mergers in a much

entreprise qui transporte des personnes ou des choses au-delà d'une frontière provinciale de façon continue ou régulière, même si cette activité représente une très petite partie des activités totales de l'entreprise. Pour vous donner un exemple concret, un détaillant de meubles ayant un magasin à Ottawa qui ferait régulièrement des livraisons à des clients de Gatineau serait considéré comme une entreprise de transport selon ces critères. De même, il importe de souligner que les seuils financiers prévus dans ces critères ne dépendent pas seulement de l'actif lié au transport. L'aspect transport pourrait représenter une très petite partie d'une grande transaction. Par exemple, si une entreprise de 400 millions de dollars acquiert une autre entreprise dont l'actif s'élève à 50 millions de dollars, même si le transport ne représente qu'un million de dollars ou moins pour cette entreprise, ses activités seront frappées par ces dispositions.

Un autre aspect de la grande portée de ces dispositions, c'est que le concept d'entreprise de transport n'englobe pas que les activités de transport elles-mêmes, mais aussi toute la jurisprudence qui s'est développée autour de ce terme et qui touche les entreprises dont les activités sont liées aux sociétés de transport. Par exemple, les tribunaux ont statué que les activités des arrimeurs qui chargent les bateaux sont des entreprises de transport même si l'on ne serait pas naturellement porté à les considérer comme des sociétés ferroviaires ou aériennes. C'est parce que les sociétés de transport maritime dépendaient des arrimeurs que ces derniers ont été considérés comme des entreprises de transport fédérales.

Un autre aspect de cette grande portée, c'est le critère qu'une entreprise de transport participe à la fusion. Cela ne se limite pas seulement aux acquisitions d'entreprises de transport. Même s'il n'y a qu'une partie à la transaction qui constitue une entreprise de transport, les dispositions sur les fusions s'appliquent. Si une entreprise de transport acquiert un hôtel pour moins de 50 millions de dollars, elle pourrait être tenue de le déclarer. Si une société qui se concentre surtout sur d'autres activités mais fait aussi du camionnage interprovincial acquiert des bureaux pour plus de 50 millions de dollars, la transaction pourrait devoir être déclarée. Les dispositions sur l'examen des fusions peuvent également s'appliquer à l'acquisition d'éléments d'actif et non seulement de sociétés au complet. Les lignes directrices du Bureau de la concurrence sur la déclaration obligatoire mentionnent un exemple selon lequel l'achat de locomotives usagées pourrait constituer une transaction devant faire l'objet d'une déclaration obligatoire.

Ces dispositions vont donner beaucoup de travail aux avocats de sociétés comme moi, donc je ne m'en plains pas, mais je me demande s'il est dans l'intérêt public général que d'adopter un concept si vaste. Si les grandes acquisitions de chemins de fer ou de compagnies aériennes représentent un véritable risque pour le public, nous devrions prévoir un examen des fusions beaucoup plus ciblé.

Je vais vous parler des incidences de l'incertitude que crée le projet de loi C-11 sur le plan des échéances. On présume que toutes les transactions de déclaration obligatoire devront faire l'objet d'un examen de l'intérêt public à moins que le ministre, qui dispose de 42 jours pour décider de l'opportunité de cet examen,

shorter time in that most of their transactions will be cleared within two weeks because most notified transactions that meet those thresholds do not present a competition issue.

During the 42-day period that the minister has to determine whether a transaction requires a public interest review, not only would the Commissioner of Competition not know but also the parties and shareholders would not know whether the review would fall under the Competition Act or under the different standard of the Transportation Act.

In the view of the Canadian Bar Association, it would be better if the public interest review were required only when the minister makes the determination to that effect within a shorter period of time, perhaps in 10-14 days rather than 42 days. Presumably, this provision is intended to reach the exceptional mergers, which would naturally be large transactions requiring that kind of public interest review.

What is the prejudice to the parties from this delay of 42 days while the minister determines the requirement for public interest review? In corporate transactions, timing can be critical and a 42-day delay, let alone a longer delay, for a public interest review can kill transactions. For a large Canadian conglomerate involved in many different businesses with assets over \$400 million, any acquisition that it makes of a company that has more than \$50 million in assets or revenues will be notifiable under the Competition Act. If it involves the transportation undertaking on either side, it will be notifiable to the minister. That will put that company at a competitive disadvantage when bidding on other businesses in Canada.

When there are two bidders for a non-transportation business and one of them happens to own an interprovincial trucking business, the seller will prefer the other buyer because the seller will not have to worry about the 42-day delay. This will be worse for the disadvantaged entity operating in Canada — the Canadian business — when the other bidder is foreign and does not have any business in Canada, let alone a transportation business. Bill C-11 will have the perverse result of favouring non-Canadian buyers in those circumstances.

In our view, it would be anomalous to put in place an additional layer of potentially over-burdensome and time-consuming merger review at the same time that the government is seeking to promote advantages to Canadian business. With the last budget, the government announced that it is in the process of appointing an expert panel to undertake a comprehensive review of Canada's competition policies, including the Investment Canada Act review process, which could come to a different conclusion about putting extra burden in duplicate of regulation on merger reviews. At same time, the government is seeking to regulate in the most efficient, timely and cost-efficient manner. Consideration ought to be given to delaying the implementation

ne les en exempte. Le Bureau de la concurrence autorise la plupart des fusions beaucoup plus vite, de sorte que la plupart de ces transactions sont autorisées en deux semaines parce que la plupart des transactions déclarées qui respectent ces seuils ne présentent pas de problème sur le plan de la concurrence.

Pendant la période de 42 jours dont bénéficie le ministre pour déterminer si une transaction doit faire l'objet d'un examen de l'intérêt public, ni le commissaire à la concurrence, ni les parties, ni les intervenants ne sauront si cet examen découlera de la Loi sur la concurrence ou d'une autre norme de la Loi sur les transports.

Selon l'Association du Barreau canadien, il serait préférable de n'exiger un examen de l'intérêt public que quand le ministre décide pendant une période plus courte de peut-être 10 ou 14 jours plutôt que de 42, qu'il faut en faire un. On peut présumer que cette disposition vise à toucher les fusions exceptionnelles, qui seraient naturellement de grandes transactions nécessitant un examen de l'intérêt public.

En quoi est-ce préjudiciable pour les parties que le ministre jouisse de 42 jours pour déterminer s'il faut effectuer un examen de l'intérêt public? Dans les transactions d'entreprises, le temps peut être critique, et un délai de 42 jours, voire même plus, pour l'examen de l'intérêt public pourrait faire avorter des transactions. Si un grand conglomerat canadien ayant des actifs de plus de 400 millions de dollars dans différentes entreprises souhaitait acquérir une société dont l'actif s'élève à plus de 50 millions de dollars, la transaction devrait être déclarée selon la Loi sur la concurrence. Si une entreprise de transport était touchée d'un côté ou de l'autre, elle devrait être déclarée au ministre. Du coup, cette entreprise serait en désavantage concurrentiel quand elle présenterait des soumissions à d'autres entreprises du Canada.

S'il y avait deux soumissionnaires pour une entreprise d'un autre secteur que le transport et que l'une d'entre elles possédait une entreprise de camionnage interprovincial, le vendeur préférerait l'autre acheteur, parce qu'il n'aurait pas à se soucier du délai de 42 jours. Ce serait pire pour l'entité désavantagée établie au Canada, l'entreprise canadienne, si l'autre soumissionnaire venait de l'étranger et qu'il n'avait aucune entreprise au Canada, donc pas d'entreprise de transport. Le projet de loi C-11 aurait le résultat pervers de favoriser les acheteurs étrangers dans ces circonstances.

À notre avis, il serait anormal de mettre en place d'autres obligations d'examen potentiellement très lourdes et très longues pour les fusions alors que le gouvernement essaie de favoriser les avantages pour les entreprises canadiennes. Dans son dernier budget, le gouvernement a annoncé qu'il s'apprêtait à nommer un groupe d'experts qu'il chargerait d'entreprendre un examen en profondeur des politiques du Canada en matière de concurrence, y compris de l'examen prévu dans la Loi sur investissement Canada, et ce groupe pourrait tirer une conclusion différente sur le fardeau supplémentaire que représenterait la duplication de règlements sur l'examen des fusions. En même temps, le gouvernement essaie d'adopter des règlements dans une

of these merger provisions until this expert independent panel has completed its report, which I understand, which is anticipated before the next budget.

In summary on this point, these merger review provisions risk creating a disincentive for large companies to participate in transportation markets in Canada, even to a minimal extent, because they will be put at a competitive disadvantage when bidding or attempting to buy other companies in Canada. If Parliament thinks that a special review is required for certain kinds of specific transportation businesses in Canada, then the CBA would recommend a more focused and specific merger review provision.

Our written comments address a number of additional points, including the role of the commissioner that is anticipated in these particular provisions. It is more of a political role than is necessary in other similar contexts, including, for example, the bank merger review context. Our comments also speak to some deficiencies in the confidentiality provisions and the lack of a transition provision in the legislation. In our view, the airline price advertising rules are not necessary in light of existing provisions in the Competition Act and the ability of the Minister of Industry to direct the Commissioner of Competition to conduct an inquiry into those practices when concerns arise.

Michael Pepper, President and CEO, Travel Industry Council of Ontario, Travellers' Protection Initiative: Good morning, honourable senators. I represent the Travellers' Protection Initiative, and I am the President and CEO of the Travel Industry Council of Ontario, TICO. The Travellers' Protection Initiative is comprised of the Travel Industry Council of Ontario; the Association of Canadian Travel Agencies, ACTA; the Public Interest Advocacy Centre, PIAC; and the Quebec-based Options consommateurs. Members of the Canadian Association of Airline Passengers, CAAP, including the Consumers Association of Canada, in Saskatchewan; Transport 2000; the Consumers Council of Canada; Air Passenger Safety Group; Manitoba Society of Seniors; the Ontario Society of Senior Citizens' Organizations; and Rural Dignity of Canada, also join us. Many consumer groups have come together to put forward issues regarding consumer protection.

We are interested specifically in airline advertising and pricing, as well as a number of other issues that we put forward to the House of Commons Standing Committee in respect of working capital and financial criteria for air carriers.

The legislative framework in Canada has left consumer protection for travellers to the individual provinces. On paper, this looks fine for many industries that are not national or international in scope. From an operational management position, the provinces have the ability to control and deliver consumer protection by way of provincial legislation. However,

perspective d'efficacité, de rapidité et de rentabilité. Il faudrait envisager de retarder la mise en œuvre de ces dispositions sur les fusions jusqu'à ce que ce groupe d'experts indépendants ait terminé son rapport, qui devrait sortir avant le prochain budget, si j'ai bien compris.

Bref, ces dispositions sur l'examen des fusions risquent de dissuader de grandes entreprises de participer aux marchés du transport au Canada, même dans une très petite mesure, parce qu'elles vont être en désavantage concurrentiel quand elles vont soumissionner ou essayer d'acquérir d'autres sociétés du Canada. Si le Parlement croit qu'il faut prescrire un examen spécial pour certains types d'entreprises de transport au Canada, l'ABC recommanderait qu'il adopte une disposition sur l'examen des fusions plus ciblée.

Nous abordons quelques autres arguments dans notre mémoire écrit, dont le rôle prévu pour le commissaire dans ces dispositions. Ce rôle serait plus politique que nécessaire dans d'autres contextes semblables, comme dans celui de l'examen des fusions de banque. Nous abordons également quelques lacunes dans les dispositions sur la confidentialité et l'absence de dispositions sur une période de transition dans le projet de loi. À notre avis, les règles sur la publicité des tarifs aériens ne sont pas nécessaires à la lumière des dispositions actuelles de la Loi sur la concurrence et du pouvoir du ministre de l'Industrie d'instruire le commissaire à la concurrence de mener enquête sur ces pratiques au besoin.

Michael Pepper, président-directeur général, Travel Industry Council of Ontario, Coalition pour la protection des voyageurs : Mesdames et messieurs les sénateurs, bonjour. Je représente la Coalition pour la protection des voyageurs et suis PDG du Travel Industry Council of Ontario, le TICO. La Coalition pour la protection des voyageurs se compose de représentants du Travel Industry Council of Ontario; de l'Association canadienne des agences de voyages, l'ACTA, du Centre pour la défense de l'intérêt public, le PIAC, et d'Options consommateurs, au Québec. Nous avons également la collaboration de membres de la Canadian Association of Airline Passengers, la CAAP, qui comprend des membres de l'Association des consommateurs du Canada (Saskatchewan); de Transport 2000; du Conseil des consommateurs du Canada; du Air Passenger Safety Group; de la Manitoba Society of Seniors; de l'Ontario Society of Senior Citizens' Organizations et de Dignité rurale du Canada. Beaucoup de groupes de consommateurs se sont réunis pour mettre en lumière les problèmes liés à la protection des consommateurs.

Nous nous préoccupons surtout de la publicité des tarifs aériens et de la tarification, de même que de quelques autres questions que nous avons présentées au comité permanent de la Chambre des communes sur les fonds de roulement et la situation financière des transporteurs aériens.

Le cadre législatif du Canada laisse la protection des consommateurs qui voyagent à chacune des provinces. Sur papier, cela semble très bien pour beaucoup d'entreprises qui ne sont pas d'envergure nationale ni internationale. Pour la gestion des activités, les provinces ont le pouvoir de régir et d'assurer la protection des consommateurs par des lois provinciales.

travel is very much a global service that requires a higher level of oversight than that provided by only three of Canada's provinces — Ontario, Quebec and British Columbia, which have specific legislation with regard to travel.

Travel in Canada is commonplace for many Canadians and is a growing commodity. The sale of travel needs to be monitored more closely at the federal level. Travel is one of the only industries where consumers pay nearly the entire amount for services that they will not receive for weeks or even months ahead. The lack of consistency means that there is an inherent lack of fairness for consumers. We understand that the government is not in the business of running airlines but the government does have a responsibility to protect consumers by keeping abreast of what is happening in that area and how it affects consumers. For example, the failure of Jetsgo in March 2005 was the last large failure of an airline. That followed the demise of the airline, Canada 3000, after the 9/11 fallout in November 2001. Jetsgo was formed and offered air-only seats to various destinations, primarily in Canada. It also had some contractual arrangements with travel wholesalers on a charter basis to transport consumers to sunny destinations. Jetsgo was the last significant failure of an air carrier in Canada and caused widespread disruption to the travelling public when it closed its doors in March 2005. Why did Jetsgo fail? It closed because it was under-capitalized. This is the point we are making. Jetsgo was allowed to operate as an airline with little oversight of its financial affairs despite the warning signs that we in the industry saw as alarming, such as frequent seat sales at ridiculously low prices. Nothing was done to prevent consumers from buying advance travel. Airlines are not regulated at the provincial level and the seat sales continued until eventually the advanced monies ran out. That action led to a coalition of consumer advocates that we formed; in fact, we formed it just before the failure of Jetsgo. We put forward four issues to the committee for change and we asked that the airlines fully disclose their prices.

There is disparity between the provinces and the federal government. Travel must be fully disclosed. The full price of travel must be disclosed in the three largest provinces, and there is disparity with airline prices where they do not disclose all of the transportation costs in their prices to the public.

Protecting consumers through financial and service performance criteria is another issue we put forward. We asked the government to consider having at least ongoing working capital monitoring and putting consumer monies in trust, or, failing that, the establishment of a consumer compensation fund similar to what the three major provinces have — Quebec, B.C. and Ontario — to reimburse consumers in the event of insolvency or bankruptcy. This would ensure transparency. We also asked

Cependant, le voyage est un service de portée très internationale qui nécessite un degré de surveillance bien supérieur à ce qu'offrent les trois seules provinces du Canada ayant une loi sur les voyages, soit la Colombie-Britannique, l'Ontario et le Québec.

Beaucoup de Canadiens voyagent abondamment au Canada, et le voyage est un produit de plus en plus populaire. Il faudrait suivre de plus près la vente de voyages à l'échelle fédérale. Le voyage est l'une des seules industries où les consommateurs paient pratiquement la totalité des services des semaines ou même des mois avant de les recevoir. Le manque d'uniformité montre un manque d'équité évident pour les consommateurs. Nous comprenons qu'il ne revient pas au gouvernement de diriger les lignes aériennes, mais le gouvernement a la responsabilité de protéger les consommateurs en suivant de près ce qui se passe dans le domaine et comment les consommateurs sont touchés. Par exemple, la faillite de Jetsgo en mars 2005 a été la plus grande faillite d'une ligne aérienne. L'entreprise est née après la disparition de la ligne aérienne Canada 3000, après le ralentissement du 11 septembre, en novembre 2001. Jetsgo a été mise sur pied et s'est mise à offrir du transport aérien seulement vers diverses destinations, surtout au Canada. L'entreprise avait également quelques ententes contractuelles avec des voyageurs afin de transporter par avion nolisé des consommateurs vers des destinations soleil. La faillite de Jetsgo a été la dernière grande faillite d'un transporteur aérien au Canada et a beaucoup perturbé les voyageurs quand l'entreprise a fermé ses portes en mars 2005. Pourquoi Jetsgo a-t-elle fait faillite? Parce qu'elle manquait de capitaux. C'est notre argument. Jetsgo a reçu l'autorisation d'exploiter une ligne aérienne alors que ses affaires financières étaient très peu surveillées malgré les signaux d'alarme que nous trouvions inquiétants dans l'industrie, comme les ventes fréquentes de sièges à des prix ridiculement bas. Rien n'a été fait pour empêcher les consommateurs d'acheter des voyages à l'avance. Les lignes aériennes ne sont pas réglementées par les provinces, et la vente de sièges s'est poursuivie jusqu'à ce que l'argent avancé soit épuisé. Cette situation a fait naître une coalition de défense des consommateurs; en fait, notre coalition s'est formée juste avant la faillite de Jetsgo. Nous avons déploré quatre problèmes devant le comité afin de réclamer des modifications et pour que les lignes aériennes divulguent leurs prix dans leur totalité.

On observe une disparité entre les provinces et le gouvernement fédéral. Toute l'information sur les voyages doit être divulguée. Tout le prix du voyage doit être divulgué dans les trois provinces les plus grandes, et il existe des disparités dans les tarifs aériens quand les lignes aériennes ne divulguent pas tous les coûts de transport dans leurs tarifs au public.

Nous avons aussi souligné la nécessité de protéger les consommateurs grâce à des critères de performance financière et de service. Nous avons demandé au gouvernement d'envisager à tout le moins d'effectuer un suivi continu des fonds de roulement et de placer l'argent des consommateurs dans des comptes en fiducie ou sinon, d'établir un fonds d'indemnisation des consommateurs semblable à celui des trois grandes provinces, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Ontario, pour rembourser

for a responsive body to respond to consumer complaints about airlines. The figurehead has been dispensed with. This initiative has been taken in-house by Transport Canada by the CTA.

Of these four issues that we put forward, the Standing Committee on Transport Infrastructure and Communities adopted one — the requirement for airlines to fully disclose prices, terms and conditions of their advertising. We are very happy with that as a first step. Right now airlines are able to advertise a net price and not disclose the cost of transportation and fees in their advertising. That is not transparency, and it is offside with what the provinces have to do.

The proposals adopted by the committee will go a long way to ensuring that Canadian travellers are fully aware of the price they are expected to pay for travel services, while at the same time, they can make an informed decision on buying those products.

This is a good starting point; we support the advertising change. We will continue our quest to have the federal government make more changes that will oversee the financial viability of air carriers so that consumers are never again left stranded and out-of-pocket by air carriers such as Jetsgo, which was allowed to continue operating when it was financially insolvent.

Our mission is to encourage the federal government to pass meaningful legislation that will require air carriers to meet those ongoing minimum working capital requirements to put consumer monies in trust until the services are provided and to introduce a national compensation fund similar to what is operated in the three larger provinces in this country.

The federal government has the tools to do this, and the travel industry in Canada is willing to partner with government to achieve this goal through a similar self-management scheme operated in Ontario. The industry needs that legislative framework so that such a scheme has teeth.

That is my presentation to you. We support the initiative with regard to that change to the advertising. I thank you for being permitted time to speak today.

The Deputy Chairman: So that honourable senators know, that is the change that was adopted in the House committee.

Mr. Pepper: Correct, the House accepted proposed sections 86.1(1) and 86.1(2).

Senator Mercer: Did the Canadian Bar Association make a similar presentation on this bill to the House of Commons committee?

les consommateurs en cas d'insolvabilité ou de faillite. Cela augmenterait la transparence. Nous avons également demandé la création d'un organisme pour répondre aux plaintes des consommateurs sur les lignes aériennes. On a déjà créé la figure de proue de cet organisme grâce à une initiative interne entreprise par Transports Canada et l'OTC.

Nous avons fait quatre recommandations au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, et ce dernier en a suivi une : que les lignes aériennes divulguent la totalité de leurs tarifs et de leurs conditions dans leurs publicités. Nous sommes très contents de ce premier pas dans la bonne direction. En ce moment, les lignes aériennes peuvent afficher un tarif net sans divulguer les coûts de transport ni les droits à payer dans leurs publicités. Ce n'est pas ce qu'on appelle de la transparence et c'est contraire à ce que les provinces doivent faire.

Les propositions adoptées par le comité vont contribuer beaucoup à ce que les voyageurs canadiens soient pleinement informés du prix qu'ils doivent payer pour les services de voyage et à ce qu'ils puissent prendre des décisions éclairées sur l'achat de ces produits.

C'est un bon point de départ; nous appuyons la modification des règles de publicité. Nous allons continuer notre croisade pour que le gouvernement fédéral apporte d'autres modifications afin de surveiller la viabilité financière des transporteurs aériens pour que les consommateurs ne soient plus jamais laissés en plan et floués par des transporteurs comme Jetsgo, qui a pu continuer ses activités même si elle était insolvable.

Notre mission est d'encourager le gouvernement fédéral à adopter un projet de loi constructif qui va obliger les transporteurs aériens à respecter des exigences de fonds de roulement minimal pour mettre l'argent des consommateurs en fiducie jusqu'à ce que les services leur soient fournis et créer un fonds national d'indemnisation semblable à celui qu'administrent les trois provinces les plus grandes au Canada.

Le gouvernement fédéral a les outils qu'il faut pour cela, et l'industrie du voyage du Canada est prête à travailler en partenariat avec le gouvernement vers l'atteinte de cet objectif grâce à un modèle d'autogestion semblable à celui de l'Ontario. L'industrie a besoin de ce cadre législatif pour donner du mordant à ce modèle.

Voilà ce que je voulais vous dire. Nous appuyons cette initiative de modification des règles de publicité. Je vous remercie de nous avoir donné du temps pour nous exprimer devant vous aujourd'hui.

Le vice-président : Pour mettre tous les honorables sénateurs au parfum, c'est la modification que le comité de la Chambre a adoptée.

M. Pepper : C'est juste, la Chambre a accepté les propositions de paragraphes 86.1(1) et 86.1(2).

Le sénateur Mercer : Est-ce que l'Association du Barreau canadien a fait un témoignage semblable sur ce projet de loi au comité de la Chambre des communes?

Mr. Bodrug: We made these comments in 2003 to the House committee on a predecessor to this bill. With the most recent bill, we submitted written comments and asked to appear but were not invited to do so.

Senator Mercer: We have a bill before us that has gone through the House of Commons without the participation of the Canadian Bar Association, an organization of some significance. I find these comments on the mergers disturbing. You have hit some interesting points, particularly on the acquisition side. If two entities wanted to purchase something and one had a transportation component, that entity would be at a disadvantage. It is amazing that we are putting up another roadblock to Canadian industry.

You did not make that presentation to the House of Commons committee. You did make a comment about the lack of transition time. Is there an optimum time that would make this work more efficiently if it goes forward?

Mr. Bodrug: This is perhaps a more technical point, but typically in these kinds of provisions, I would often see something that says that agreements entered into before this particular legislation is passed into law are not subject to the new regime. There will be a transition period of uncertainty when this is actually implemented into law, whether it is intended to apply to transactions where perhaps the agreement has been entered into but has not yet closed. I presume the intention is not to be retroactive to previous closed transactions. That is a significant but more minor technical point to our presentation.

Senator Mercer: You did not specifically comment as directly as Mr. Pepper did on the airlines' pricing rules. Did the bar association form an opinion on that?

Mr. Bodrug: I can state our view on that fairly succinctly. I recognize issues associated with whether advertising creates total price disclosure; we do not see that as an issue unique to the airline industry. That issue comes under the general rubric of misleading advertising. If failure to make total price disclosure in an advertisement is a materially misleading representation to the public, it is already a problem under the Competition Act. Our point here is that we do not see the need to piecemeal specific legislation for different industries when there is already a provision to deal with it. If there is a specific concern about the airline industry, the Minister of Industry already has the power under the Competition Act to direct the commissioner to inquire into a specific area of conduct.

Senator Mercer: Mr. Pepper, the airlines, particularly Air Canada and WestJet, will tell us that the full price disclosure in advertising will put them at a disadvantage because travel agents and American carriers do not have to provide the same disclosure of end-of-sale price.

M. Bodrug : Nous avons présenté nos observations au comité de la Chambre en 2003 sur une mouture précédente de ce projet de loi. Sur le dernier projet de loi, nous avons soumis un mémoire écrit et avons demandé à comparaître, mais nous n'avons pas été invités à le faire.

Le sénateur Mercer : Nous devons examiner un projet de loi qui a été adopté à la Chambre des communes sans la participation de l'Association du Barreau canadien, un organisme assez important. Je trouve ces observations sur les fusions dérangeantes. Vous soulevez des arguments intéressants, surtout sur les acquisitions. S'il y avait deux entités qui voulaient acheter quelque chose et que l'une d'elles avait des activités de transport, elle serait désavantagée. Il est incroyable qu'on mette un autre bâton dans les roues de l'industrie canadienne.

Vous n'avez pas témoigné devant le comité de la Chambre des communes. Vous avez déploré l'absence d'une période de transition. Y aurait-il une période optimale pour rendre ces règles les plus efficaces possible à l'avenir?

M. Bodrug : C'est peut-être un élément très technique, mais habituellement, dans ce type de dispositions, je vois souvent une mesure selon laquelle les accords conclus avant l'adoption de la loi ne sont pas assujettis au nouveau régime. Il va y avoir une période de transition et d'incertitude pendant la mise en œuvre de cette loi, où l'on va se demander si elle va s'appliquer aux transactions pour lesquelles un accord est sur la voie d'être conclu, mais n'est pas encore signé. Je présume qu'on n'a pas l'intention de rendre ces dispositions rétroactives aux transactions déjà conclues. C'est un aspect important, mais qui découle d'un aspect technique de moindre importance dans notre exposé.

Le sénateur Mercer : Contrairement à M. Pepper, vous n'avez fait aucune observation précise et directe sur les règles liées à l'établissement des prix des compagnies aériennes. L'Association du Barreau s'est-elle prononcée là-dessus?

M. Bodrug : Je peux vous présenter notre point de vue sur cette question de façon assez succincte. Je reconnais les problèmes posés par la divulgation du prix total dans la publicité; à nos yeux, il ne s'agit pas d'un problème unique à l'industrie du transport aérien. Ce problème se classe dans la catégorie générale de la publicité trompeuse. Si la non-divulgation du prix total dans une publicité donne au public des indications trompeuses d'une façon importante, il s'agit déjà d'un problème en vertu de la Loi sur la concurrence. Notre argument ici, c'est que nous ne voyons pas la nécessité d'adopter des lois à la pièce pour différentes industries alors qu'il existe déjà une disposition pour traiter ce problème. S'il y a une préoccupation particulière concernant l'industrie du transport aérien, le ministre de l'Industrie a déjà le pouvoir en vertu de la Loi sur la concurrence d'ordonner au commissaire de mener une enquête sur un domaine de conduite particulier.

Le sénateur Mercer : Monsieur Pepper, les compagnies aériennes, particulièrement Air Canada et WestJet, nous diront que l'obligation de divulguer le prix total dans les publicités les placera dans une situation désavantageuse, car les agents de voyages et les transporteurs américains ne sont pas obligés d'en faire autant.

Mr. Pepper: I do not think that is correct. The American carriers do have to advertise the full price, with the exception of federal taxes. Certainly in Canada the travel wholesalers are required to advertise the full price, with the exception of GST and PST. Even when the third party sellers of travel, such as the travel wholesalers and agents, sell travel in this country, they are required to disclose the full price. That is offside with what the federal airlines are allowed to do.

If the legislation is passed as proposed, it will capture all the foreign carriers that advertise in this country. The consumer needs that information to make an informed decision.

As an example, go on any airline's website. WestJet had a seat sale not 10 days ago advertising \$11 and \$29 fares between Toronto, Montreal and Ottawa. The taxes and additional charges on those \$11 seats was \$58, so it is not truthful advertising.

Senator Mercer: Those taxes and other fees will be on all the fares, whether they are \$11 sale prices tickets or the regular price at \$500 or \$600.

Mr. Pepper: Correct, but the third party taxes that the airlines collect for others, such as the NAV CANADA fees, the security fees, the airport landing fees, et cetera, are not disclosed in the price. We are advocating that those fees should be included in the price so that consumers can make an informed decision about what they have to pay.

Senator Mercer: Maybe I am mistaken, but I was on one of the airline's websites in the past 10 days looking at the Ottawa-Toronto seat sale. There were very good prices but, if I recall, the website said "plus applicable fees," which means the taxes, the landing fees and the NAV CANADA fees.

Mr. Pepper: Yes, but the consumer is unaware of the cost of those fees.

Christiane Théberge, Présidente et chef de la direction, Association of Canadian Travel Agencies (ACTA): If I may add, it is about consumer protection and the consumer knowing what he will pay for a seat. However, it is also about creating a level playing field for other players in the industry. As Mr. Pepper stated, in the regulated provinces of Quebec, Ontario and B.C., provincial law would prevent tour operators and travel agents from doing the same thing. They could not advertise like Air Canada is advertising here: \$1,046 to New York. They would have to advertise the full price, including all surcharges, taxes and fees, including NAV CANADA fees and all others. It is about creating a level playing field for those three markets, which are the largest travel markets in Canada.

M. Pepper : Je ne crois pas que ce soit exact. Les transporteurs américains doivent bel et bien annoncer le prix total, à l'exception des taxes fédérales. Il n'y a aucun doute qu'au Canada, les grossistes sont tenus d'annoncer le prix total, à l'exception de la TPS et de la TVP. Même lorsque des tierces parties comme les grossistes et les agents de voyages vendent des services de voyage dans notre pays, ils sont obligés de divulguer le prix total, contrairement aux compagnies aériennes au niveau fédéral.

Si la loi est adoptée telle qu'elle est proposée, elle visera tous les transporteurs étrangers qui font de la publicité au Canada. Le consommateur a besoin de cette information pour prendre une décision éclairée.

   titre d'exemple, nous n'avons qu'à visiter le site web de n'importe quelle compagnie aérienne. Il y a moins de dix jours, WestJet annonçait des places soldées à 11 et    29 \$ le billet entre Toronto, Montréal et Ottawa. Mais les taxes et les frais supplémentaires sur ces sièges à 11 \$ s'élevaient à 58 \$. Il ne s'agit donc pas d'une annonce honnête.

Le sénateur Mercer : Ces taxes et autres frais s'appliqueront à tous les tarifs passagers, peu importe s'il s'agit de billets en solde à 11 \$ ou de billets réguliers à 500 ou 600 \$.

M. Pepper : Tout à fait, mais les taxes que les compagnies aériennes prélèvent pour les tierces parties, comme les frais de NAV CANADA, les frais de sécurité, les frais d'atterrissage, et cetera, ne sont pas divulguées dans le prix. Nous préconisons l'inclusion de ces frais dans le prix pour que les consommateurs puissent prendre une décision éclairée sur le prix à payer.

Le sénateur Mercer : Je me trompe peut-être, mais j'ai consulté le site web d'une des compagnies aériennes, il n'y a pas plus de dix jours, pour chercher un solde de places pour un vol Ottawa-Toronto. Il y avait de très bons prix mais, si je me souviens bien, le site web disait « frais applicables en sus », ce qui signifie les taxes, les frais d'atterrissage et les frais de NAV CANADA.

M. Pepper : Oui, mais le consommateur ignore le coût de ces frais.

Christiane Théberge, présidente et chef de la direction, Association canadienne des agences de voyages (ACAV) : Si je peux me permettre d'ajouter un commentaire, il s'agit ici de protéger les consommateurs et de s'assurer qu'ils sont au courant du prix à payer pour leur siège d'avion. En même temps, il s'agit aussi de rendre les règles du jeu équitables pour les autres acteurs dans l'industrie. Comme l'a mentionné M. Pepper, dans les provinces réglementées du Québec, de l'Ontario et de la Colombie Britannique, la loi provinciale empêche les voyageurs et les agents de voyages d'agir de la sorte. Ils ne peuvent pas annoncer des prix comme celui d'Air Canada dans cet exemple : 1 046 \$ pour un vol vers New York. Ils sont tenus d'indiquer le prix total, incluant les surtaxes, les taxes et les frais, y compris les frais de NAV CANADA et tous les autres. Il s'agit donc d'établir des règles du jeu équitables pour ces trois marchés, qui constituent les plus grands marchés des voyages au Canada.

That is also one of our arguments. Sometimes those prices may start at \$146, but after going through the website the actual price can end up being 95 per cent more than the advertised price.

Senator Mercer: That depends on what price they offer, of course. Everyone is subject to these fees so I do not see the big argument. If you were to go to Aeroplan or to Air Miles or to your RBC Avion Program, any one of the reward programs, and book a flight using your travel points, you are still subject to all of the fees. Your free flight ends up costing you whatever the taxes would have been on a regular flight.

I do not really get the argument that anyone is disadvantaged by the airline saying they are selling \$11 seats when you add the price of the taxes and the regular fees. It is still much cheaper than a regular fare.

Mr. Pepper: It is not just the additional charges that are not disclosed, they are not just taxes. There are fees that are the cost of doing business: Landing fees, flyover fees, taxes on the airplane. There are costs of doing business for the airline and should be included in the fare.

Senator Mercer: Are they not included in the price of a regular priced ticket?

Mr. Pepper: No.

Senator Mercer: Are they only added on to these discount prices?

Mr. Pepper: No, not only on the discount prices, the extra costs are added on all tickets. They break out the price and they take not just taxes, they add on transportation fees and other charges and separate them out.

Ms. Thériège: The issue is not about taxes and surcharges; we know that airlines pay those taxes and surcharges. They want to show that they have low fares and the responsibility for the high fares is with the government. They want to show that the government imposes the taxes and surcharges.

The Deputy Chairman: The landing fee at Toronto airport is different from a landing fee at another airport. It could be very difficult to advertise. You would have to advertise different landing fees for different airports.

Ms. Thériège: That it is part of their cost of doing business and it should be included. We are not talking about airfares; we are talking about advertising the airfares, which is quite different.

Senator Mercer: When I bought gasoline for my car the other day, at Mount Uniacke, Nova Scotia, it was ridiculously high, \$1.12 per litre. On the pump, I read the price of the provincial tax, federal tax, and everything else added onto the price of the gasoline. The gasoline industry posts this notice

C'est là un autre de nos arguments. Parfois le prix de départ annoncé peut être de 146 \$, mais lorsqu'on parcourt le site web, le prix réel peut s'élever à un montant qui est supérieur de 95 p. 100 au prix annoncé.

Le sénateur Mercer : Cela dépend du prix qu'ils offrent, bien sûr. Tout le monde est assujéti à ses frais, alors je ne vois pas en quoi cet argument est valable. Si vous réservez un vol en utilisant vos points de voyage dans le cadre des programmes Aéroplan, Air Miles ou Voyages RBC, ou n'importe quel autre programme de récompenses, vous êtes toujours assujéti à tous les frais. Le vol gratuit finit par vous coûter le montant des taxes que vous auriez à payer pour un vol au tarif régulier.

Je ne comprends vraiment pas l'argument selon lequel on est désavantagé si la compagnie aérienne annonce qu'elle vend des sièges à 11 \$ lorsqu'il faut ajouter le prix des taxes et des frais réguliers. Cela revient toujours à un prix nettement inférieur au tarif régulier.

M. Pepper : Les frais supplémentaires ne sont pas les seuls coûts à ne pas être divulgués; ce ne sont pas juste des taxes. Il y a aussi des frais qui représentent le coût des affaires : les frais d'atterrissage, les frais de survol, les taxes sur l'aéronef. Ce sont les coûts d'affaires de la compagnie aérienne et ils doivent être inclus dans le tarif.

Le sénateur Mercer : Sont-ils inclus dans le prix d'un billet régulier?

M. Pepper : Non.

Le sénateur Mercer : S'appliquent-ils uniquement aux prix des billets en solde?

M. Pepper : Non, ils ne s'appliquent pas uniquement aux prix des billets en solde; les coûts supplémentaires s'appliquent à tous les billets. Les compagnies aériennes fractionnent le prix et prennent non seulement les taxes, mais aussi les frais de transport et les séparent.

Mme Thériège : La question ne concerne pas les taxes et les surtaxes; nous savons que les compagnies aériennes paient ces taxes et surtaxes. Elles veulent montrer que leurs tarifs sont bas et que le gouvernement est responsable des tarifs élevés. Elles veulent montrer que le gouvernement impose les taxes et surtaxes.

Le vice-président : Les frais d'atterrissage à l'aéroport de Toronto sont différents de ceux d'un autre aéroport. Leur divulgation peut s'avérer très difficile. Il faudrait annoncer différents frais d'atterrissage pour différents aéroports.

Mme Thériège : Comme ces frais font partie de leurs coûts d'affaires, ils devraient être inclus dans le prix. Nous ne parlons pas des tarifs aériens; nous parlons de la publicité portant sur les tarifs aériens, ce qui est très différent.

Le sénateur Mercer : Lorsque j'ai acheté de l'essence pour ma voiture l'autre jour, à Mount Uniacke, en Nouvelle-Écosse, le prix était ridiculement élevé : 1,12 \$ le litre. J'ai pu lire sur la pompe le prix de la taxe provinciale, de la taxe fédérale et de tous les autres frais qui étaient ajoutés au prix de l'essence. L'industrie pétrolière

to let consumers know that the price they are paying is unusually high because of the taxes imposed upon it.

Mr. Pepper: That gasoline seller is not advertising the gas at 50-cent-per-litre. My point is the consumer knows the gas will cost \$1.12 per litre when they reach the cash register.

Senator Mercer: I appreciate that point.

Ms. Thériège: The price advertised on the pump is the price you are paying.

Senator Mercer: Would that be part of solution to the problem?

Mr. Pepper: Yes, I think it would be part of the solution. If the travel wholesalers and retailers want to advertise a net fare they can, but they have to disclose the additional charges so that the consumer can make an informed decision by adding up the two numbers and getting the total price.

Senator Segal: I am delighted to see the Canadian Bar Association here today. I know that the advice and council you give on technical specifics is very constructive and helpful, and I wish the government would consult with the bar association more frequently.

It is not clear from your presentation, as to whether you are concerned about the timing by which the Minister of Transport might express a public interest in a matter of a merger. It is not clear whether you are concerned about the frames that define that timing, or the fact that he or she is able to do so under the provisions of this act; namely, to conclude that a particular merger, because there are transportation assets involved, may have a public interest beyond the pure question of the competitive structure of the industry. It strikes me that they are very different arguments.

One argument is for timeliness so there can be an assured context within which business can be done in a normative way. The other is about whether there is such a thing as a separate public interest.

I will take your example of two big conglomerates, one of which owns a tiny piece of a trucking company that goes back and forth over a provincial border. From the point of view of the consumer, the public interest is in that little truck company and it strikes me that it is normal for a minister to want to have a statutory basis to reflect on whether there is a public interest. You may have evidence to the contrary, but I do not know that there is any body of evidence to suggest that a department or a minister would use that right capriciously or excessively. If there is some indication of that, please share it with us.

Mr. Bodrug: I certainly did not intend to suggest that there is any evidence that a minister is using that type of power capriciously. Our position is we do not see the need for the special

affiche cet avis pour faire savoir aux consommateurs que le prix qu'ils paient est exceptionnellement élevé à cause des taxes qui y sont imposées.

M. Pepper : La station-service n'annonce pas que l'essence est à 50 cents le litre. Là où je veux en venir, c'est que le consommateur sait que l'essence lui coûtera 1,12 \$ le litre à la caisse.

Le sénateur Mercer : Je comprends bien ce point.

Mme Thériège : Le prix annoncé à la pompe est le prix que vous allez payer.

Le sénateur Mercer : Est-ce que ce serait une partie de la solution au problème?

M. Pepper : Oui, je crois que ce serait une partie de la solution. Si les grossistes et les détaillants veulent annoncer un tarif net, ils peuvent le faire, mais ils doivent divulguer les frais supplémentaires pour que le consommateur puisse prendre une décision éclairée en additionnant les deux montants afin d'obtenir le prix total.

Le sénateur Segal : Je suis ravi que l'Association du Barreau canadien soit parmi nous aujourd'hui. Je sais que vos conseils sur les questions techniques sont très constructifs et utiles, et j'aimerais que le gouvernement consulte votre association plus souvent.

Il ne ressort pas clairement de votre exposé si vous êtes préoccupé par le délai dont disposera le ministre des Transports pour exprimer un intérêt public en cas de fusion. Il n'est pas clair si vous êtes préoccupé par les cadres qui définissent ce délai ou par le fait que le ministre puisse exprimer un intérêt public en vertu des dispositions de ce projet de loi; autrement dit, tirer la conclusion qu'une fusion particulière, parce qu'elle met en jeu des actifs du secteur des transports, pourrait avoir un intérêt public au-delà de la simple question de la structure concurrentielle de l'industrie. Il me semble que ce sont des arguments très différents.

Le premier argument concerne la rapidité d'exécution pour mettre en place un climat de certitude dans lequel les affaires peuvent être menées de façon normative. L'autre argument vise à déterminer s'il existe un intérêt public distinct.

Je vais prendre votre exemple de deux grands conglomerats, dont l'un possède une infime partie d'une entreprise de camionnage qui fait des aller-retour de part et d'autre d'une frontière provinciale. Du point de vue du consommateur, l'intérêt public réside dans cette petite entreprise de camionnage et il me semble qu'il est normal pour un ministre de vouloir avoir un fondement législatif pour décider s'il y a un intérêt public. Vous avez peut-être des indicateurs contraires, mais j'ignore s'il existe un ensemble de données qui indiqueraient qu'un ministère ou un ministre utilise ce droit de façon capricieuse ou excessive. Si vous avez des indications dans ce sens, veuillez nous en faire part.

M. Bodrug : Je n'avais certainement pas l'intention d'insinuer qu'il y a des indications qu'un ministre utilise ce type de pouvoir de façon capricieuse. La position que nous défendons, c'est que

public interest review for transportation. Transportation is important but so are many other businesses, and the Investment Canada Act and the Competition Act are considered sufficient.

Senator Segal: When a vehicle is involved in the public movement of goods or people, the nature of the company operating that vehicle has an impact upon other innocents in the marketplace who may be on the same road, who may be crossing a rail crossing, who may be involved in some other fashion. Is that the difference with transportation? Is that why we have had such a history of transport legislation in Canada right from the real beginning of the country? Are you saying that interest is no longer there and it does not matter?

Mr. Bodrug: No, we are not suggesting — and this is starting to get a little beyond my area of expertise — that transport should be unregulated. The point is if there are concerns about the way transportation businesses are operated then those concerns should be regulated in terms of whatever it is Parliament considers should be regulated. We wonder what special circumstance surrounds mergers. Why is there a need to regulate mergers at this point in time?

Senator Segal: Any new bill has a series of regulations that are drafted and come afterwards. If those regulations addressed the timing issue so that the amount of delay potential, worst case scenario, was in some way constrained, would that be constructive.

Mr. Bodrug: Yes, it would certainly be constructive. We set out our big-picture perspective but then said that if you make the decision to do this anyway, we think that the provisions would be much improved and the negative repercussions lessened if this dilemma could be resolved quickly. If, for example, the minister had 10 days to decide, then the Canadian business that happens to be in the trucking business would be much less disadvantaged. It is more likely that a prospective seller can live with that rather than the 42 days, where other potential bidders would already have cleared the regulatory hurdles.

Senator Segal: I have a question for the Travellers' Protection Initiative people. I assume that your organization is a hierarchy where you sort out the priorities of what matters most to travellers and how to protect their interests. The constituency that you represent is very broad.

For all of us who have been on flights that have been cancelled for no reasons; for all of us to whom airlines have misrepresented the reason for a flight cancellation or delay; for all of us who have had baggage go anywhere in the world except the place it was actually directed; do you think the advertising of fares is our most important concern?

nous ne voyons pas la nécessité de mener un examen spécial d'intérêt public pour le secteur des transports. Les transports sont importants, mais il en est de même pour de nombreuses autres entreprises. Nous considérons que la Loi sur Investissement Canada et la Loi sur la concurrence sont suffisantes.

Le sénateur Segal : Lorsqu'un véhicule sert à assurer le mouvement public de produits ou de personnes, la nature de l'entreprise qui exploite ce véhicule a un impact sur les autres joueurs innocents du marché qui se trouvent peut-être sur la même route, qui traversent peut-être un passage à niveau ou qui sont touchés d'une autre façon. Est-ce que c'est cela la différence dans le cas du secteur des transports? Est-ce pour cette raison que nous avons une si longue tradition de lois en matière de transports au Canada depuis le tout début? Êtes-vous en train de dire que l'intérêt n'y est plus et que cette question n'est plus importante?

M. Bodrug : Non, nous ne suggérons pas que le secteur des transports ne doit pas être réglementé — et cela commence à dépasser un peu mon champ d'expertise. Le point que nous voulons faire valoir, c'est que si nous sommes en présence de préoccupations liées à la façon dont les entreprises de transport sont exploitées, alors ces préoccupations doivent être réglementées selon ce que juge le Parlement. Nous nous demandons quelle est la circonstance spéciale qui entoure les fusions. Pourquoi y a-t-il un tel besoin de réglementer les fusions à ce stade-ci?

Le sénateur Segal : N'importe quel projet de loi comporte une série de règlements qui sont rédigés et qui sont adoptés par la suite. Si ces règlements abordaient la question du délai pour que le délai potentiel, dans le pire des scénarios, soit en quelque sorte restreint, cela serait-il utile?

M. Bodrug : Oui, ce serait certainement utile. Nous avons présenté notre perspective globale, mais nous avons ensuite dit que si vous décidez de le faire quand même, alors nous croyons que les dispositions seraient améliorées de beaucoup et que les répercussions négatives seraient réduites si le dilemme pouvait être résolu rapidement. Si, par exemple, le ministre avait dix jours pour décider, alors l'entreprise canadienne dans le secteur du camionnage serait beaucoup moins désavantagée. Il est plus probable qu'un vendeur éventuel accepte cela plutôt qu'un délai de 42 jours, où les autres soumissionnaires éventuels auraient déjà surmonté les obstacles réglementaires.

Le sénateur Segal : J'ai une question pour les représentants de la Coalition pour la protection des voyageurs. Je suppose que votre organisation comporte une hiérarchie dans le cadre de laquelle vous classez par ordre de priorité les sujets les plus importants pour les voyageurs et les moyens de protéger leurs intérêts. Le secteur que vous représentez est très vaste.

Pour tous ceux d'entre nous qui ont déjà vu leur vol annulé sans raison, pour tous ceux d'entre nous qui ont reçu de la part des compagnies aériennes une explication inexacte concernant l'annulation ou le retard d'un vol, pour tous ceux d'entre nous dont les bagages se sont retrouvés ailleurs qu'à l'endroit où ils étaient censés aller, pensez-vous que la publicité portant sur les tarifs aériens constitue notre préoccupation la plus importante?

Do you think Canadians who travel on a regular basis would want you to use time here on fares as opposed to complaining that this act does not provide for greater protection and indemnification at the companies' expense for passengers who are wilfully mistreated by bad organizations and inappropriate structures?

You made a choice about what is important, and I defer to that and respect it, but I wonder why you have chosen that as opposed to all these other massive impositions upon the travelling public, which seem to cost much more time and money.

Mr. Pepper: We did not actually just choose the advertising issue; it was one of the issues we chose. If you look at the Transportation Act itself, there is very little in there that provides direct consumer protection. It is for the provinces to deal with consumer protection.

Senator Segal: As I understand what you are saying, you want to see a common playing field. You do not want provincial regulation to be certain things in certain areas and not in others. I am interested as to why you want that to engage on price advertisement and not other these other matters, once you are into the business of extending federal jurisdiction.

Mr. Pepper: We do not regulate the airlines. The provincial governments do not directly regulate the air carriers. We do regulate the travel wholesalers and travel retailers. There are advertising requirements with which they have to comply within the provinces. That is why we have directed on that particular issue.

Similarly, with the financial criteria, one of our targets was working capital and putting monies from consumers into trust. That was very high on our list because consumers are not protected at the federal level. If they go through a travel agency, we have had to reimburse consumers from an industry fund that is financed by travel agencies and travel wholesalers in respect of airline failures. That is not fair, but we have had to do that. We focused on issues that are affecting us within the provinces directly rather than the loss the baggage and other issues.

Senator Segal: Could I ask about the working capital proposition you are advancing? I would say, that by a conservative assessment, the CICA accounting rules with respect to working capital, since Enron, changed 12 to 15 times. How would you have a government agency interpret and precisely understand the nature of working capital in any company at any one time or any specific circumstance that was not either retroactive or already out of date by the time the government agency actually got there? How would you physically do that?

Pensez-vous que les Canadiens qui voyagent régulièrement voudraient que vous consacriez du temps ici pour discuter des tarifs au lieu de vous plaindre que ce projet de loi n'oblige pas les compagnies à offrir une meilleure protection et indemnisation aux passagers qui sont traités délibérément sans égard par de mauvaises organisations et par des structures inadéquates?

Vous avez choisi ce qui est important à vos yeux. J'accepte et je respecte ce choix, mais pourquoi avez-vous choisi cette question plutôt que tous ces autres problèmes de taille que l'on impose aux voyageurs et qui semblent coûter beaucoup plus cher en temps et en argent?

M. Pepper : En réalité, nous n'avons pas choisi uniquement la question de la publicité; c'était une question parmi d'autres. Si vous examinez la Loi sur les transports, il y a très peu de dispositions qui offrent une protection directe aux consommateurs. Il incombe aux provinces de s'occuper de la protection des consommateurs.

Le sénateur Segal : Si je comprends bien vos propos, vous voulez des règles du jeu équitables. Vous ne voulez pas que la réglementation provinciale diffère d'une région à l'autre. J'aimerais savoir pourquoi vous voulez traiter de la publicité sur les tarifs aériens et non des autres sujets, une fois que vous avez décidé d'essayer d'étendre la compétence fédérale.

M. Pepper : Nous ne réglementons pas les compagnies aériennes. Les gouvernements provinciaux ne réglementent pas directement les transporteurs aériens. Nous réglementons les grossistes et les détaillants de services de voyage. Ils doivent se conformer à des exigences de publicité à l'intérieur des provinces. C'est pourquoi nous avons visé cette question en particulier.

Dans le même ordre d'idées, au chapitre des critères financiers, un de nos objectifs concernait le fonds de roulement et l'argent des consommateurs dans les fiducies. Cette question occupe un rang élevé dans notre liste, car les consommateurs ne sont pas protégés à l'échelon fédéral. Nous avons dû rembourser des consommateurs qui ont fait affaires avec une agence de voyages à partir d'un fonds de l'industrie financé par les agences de voyages et les grossistes dans le contexte d'une faillite d'une compagnie aérienne. Ce n'est pas juste, mais nous avons quand même dû le faire. Nous nous sommes donc concentrés sur des questions qui nous touchent directement à l'intérieur des provinces plutôt que d'autres questions comme la perte de bagages.

Le sénateur Segal : Puis-je vous poser une question sur votre proposition du fonds de roulement? D'après une évaluation très prudente, je dirais que, depuis Enron, les règles comptables de l'ICCA en matière de fonds de roulement ont changé au moins une douzaine de fois. Comment peut-on amener un organisme gouvernemental à interpréter et à comprendre précisément la nature du fonds de roulement dans une compagnie quelconque, à un moment quelconque ou dans des circonstances particulières quelconques, à moins que ce fonds de roulement soit rétroactif ou déjà périmé au moment où l'organisme gouvernemental se penche sur la question? Comment le feriez-vous de manière concrète?

Mr. Pepper: We have managed to do that in Ontario by routinely receiving financial statements that we look at, because there is a minimum working capital requirement for travel wholesalers and travel retailers.

Senator Segal: Do you get them to the last quarter?

Mr. Pepper: Yes, depending upon the gross sales. If the sales are higher, they are required to file quarterly. Everyone is required to file financial statements at least with a review engagement, and if there are \$10 million of gross sales or more, it is with an audited opinion. As they get progressively higher, they are required to file more frequently. We monitor, and we have been pretty successful. If you look at the track record for Ontario, our compensation fund has gone from \$4 million to \$30 million in the 10 years we have been self-managing. At the same time, we have reduced our claims significantly to the point where we have given an 80 per cent reduction in fees to the industry by monitoring financial criteria and working with those players in the industry to maintain a level of working capital. That is our objective, and we can do it. It can be done through looking at financial statements and frequent monitoring.

Ms. Thériège: Concerning service performance and lost baggage and overbooked flights, we have been advocating on those problems before the House of Commons. This issue is also one of our concerns. We are asking for better disclosure of service performance, and we would certainly be happy to work with Transport Canada and the agency to look at how it could be done.

I would like to come back to WestJet. Senator Mercer talked about WestJet being concerned that if this legislation came about, they would be disadvantaged. I am quite surprised to hear that WestJet would be disadvantaged because they are afraid that under this legislation, which would be federal legislation, they would have to advertise the real price. The non-regulated provinces, travel agents and tour operators would not be regulated because the only regulated provinces are Quebec, Ontario and B.C. WestJet is afraid that what they are doing, others will be doing to them. It is a strange situation. It is quite interesting to look at that situation.

Senator Munson: Thank you for being here on Bill C-11. Mr. Bodrug, in your brief you cite the lack of appeal mechanisms and a proposed mergers and acquisitions review processes as problems in this bill. Could you describe to us the appeal process that exists under the Competition Act? Can you give the committee an example in which the appeal process under the Competition Act was used, and what was the outcome?

Mr. Bodrug: The broader point is that under this bill, the commissioner is the effective decision-maker, whereas in the Competition Act review regime, the commissioner is the

M. Pepper : Nous avons réussi à le faire en Ontario en recevant régulièrement des états financiers que nous examinons, car les grossistes et les détaillants de services de voyage doivent observer une exigence de fonds de roulement minimal.

Le sénateur Segal : Les recevez-vous jusqu'au dernier trimestre?

M. Pepper : Oui, selon le chiffre d'affaires brut. Si le chiffre d'affaires est plus élevé, ils sont tenus de présenter des états financiers trimestriels. Tous les grossistes et détaillants doivent présenter des états financiers qui comportent au moins un engagement d'examen. Si le chiffre d'affaires brut est supérieur à 10 millions de dollars, les états financiers doivent être vérifiés. À mesure que le chiffre d'affaires augmente, ils doivent présenter des états financiers plus souvent. Nous surveillons les états financiers et nous avons obtenu de bons résultats. Si vous examinez la situation de l'Ontario, notre fonds de compensation est passé de 4 à 30 millions de dollars au cours de nos dix années d'autogestion. En même temps, nous avons réduit les réclamations de façon considérable au point où nous avons accordé à l'industrie une réduction de 80 p. 100 des frais par la surveillance des critères financiers et la collaboration avec les joueurs de l'industrie afin de maintenir un niveau de fonds de roulement. C'est notre objectif, et nous pouvons y arriver. Cela peut se faire grâce à un examen des états financiers et à une surveillance fréquente.

Mme Thériège : Nous avons fait valoir devant la Chambre des communes les problèmes entourant le rendement du service, les bagages perdus et les surréservations. Ce problème fait aussi partie de nos préoccupations. Nous demandons une meilleure transparence au niveau du rendement du service et nous serions certes heureux de collaborer avec Transports Canada et l'Office pour déterminer la façon de le faire.

J'aimerais revenir sur la situation de WestJet. Le sénateur Mercer a évoqué la crainte du transporteur aérien WestJet d'être désavantagé si le projet de loi était adopté. Je suis très étonnée d'entendre que WestJet serait désavantagé parce qu'il craint d'être tenu d'annoncer ses prix réels en vertu de cette mesure législative, qui serait une loi fédérale. Les provinces, les agents de voyages et les organisateurs de voyages qui ne sont pas soumis à une réglementation ne seraient pas réglementés parce que seules les provinces du Québec, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique le sont. WestJet redoute que ce qu'il fait actuellement, d'autres le lui feront. Cette situation est étrange, mais intéressante à examiner.

Le sénateur Munson : Je vous remercie d'être ici pour donner votre avis sur le projet de loi C-11. Monsieur Bodrug, dans votre mémoire, vous dites que l'absence de mécanismes d'appel dans l'examen proposé des fusions et des acquisitions est un des problèmes du projet de loi. Pourriez-vous décrire le processus d'appel prévu par la Loi sur la concurrence? Pouvez-vous donner au comité un exemple dans lequel le processus d'appel en vertu de la Loi sur la concurrence a été utilisé? Quel en a été le résultat?

M. Bodrug : Dans une optique plus générale, aux termes du présent projet de loi, la commissaire est le véritable décideur, alors que dans le processus d'examen de la Loi sur la concurrence, la

investigator, the enforcer of the legislation. The commissioner gathers the evidence and has extensive tools to do that. Then, if the commissioner wants to block a merger or obtain remedies, she has to make her case to the Competition Tribunal, which is a quasi-judicial body composed of the both Federal Court judges and some lay members, retired business people and economists. There is actually an appeal from the competition tribunal to the Federal Court of Appeal. Our basic point was that here you are politicizing the role of the commissioner in making her the investigator and the decision-maker.

There have been a number of cases. Just to be arbitrary in picking one here, in the transportation sector, one case involved tugboats in Vancouver Harbour. The commissioner challenged, and ultimately it was resolved on a consent basis. More recently, there were cases involving distribution of propane. In one of the cases, the tribunal decided there was not a problem, and then there were further appeals and it went back and forth between the Federal Court of Appeal and the tribunal.

Senator Munson: In recent years, the federal government has intervened in the airline industry during turbulent times. For example, in 1999 the Minister of Transport brought forth legislation that permitted Air Canada to purchase Canadian Airlines International, including provisions that obliged Air Canada to maintain services to smaller markets during that transition period. There was a fear that service to those communities would be lost.

After the 2001 terrorist attack in the U.S., the federal government guaranteed war risk insurance coverage for airlines. It contributed to new security features on aircraft, enabling airlines to continue operations in the heightened security environment.

In your brief, you stated that political intervention in the airline industry has proven unsuccessful, harming the industry and not protecting consumers beyond the protection available to other industries. Could you elaborate on that statement with some recent examples of unsuccessful political intervention?

Senator Mercer: You have stumped the Canadian Bar Association.

Mr. Bodrug: I am at a disadvantage. That portion of the brief was written by the National Air and Transport Section and I really am here today to focus on the merger provisions. I am a little at a loss. I apologize.

Senator Munson: I do not want to put you on the spot but if someone can get an answer to that question, we would appreciate it.

The Traveller's Protection Initiative and your proposed amendment regarding enhanced reporting requirements of the agency with respect to air travel complaints filed, was

commissaire est l'agente d'enquête, l'exécutrice de la loi. La commissaire recueille les éléments de preuve et possède des outils complets pour le faire. Si la commissaire veut ensuite interrompre une fusion ou obtenir réparation, elle doit présenter ses arguments devant le Tribunal de la concurrence, qui est un organisme quasi judiciaire formé de juges et d'autres membres de la Cour fédérale, ainsi que d'entrepreneurs et d'économistes à la retraite. Le Tribunal de la concurrence a, en fait, interjeté appel devant la Cour d'appel fédérale. Notre argument de base est que vous politisez le rôle de la commissaire en faisant d'elle l'agente d'enquête et la décideuse.

Il y a eu un certain nombre d'affaires. Juste pour en choisir une de manière arbitraire, dans le secteur des transports, une affaire portait sur les remorqueurs dans le port de Vancouver. La commissaire a contesté et l'affaire s'est finalement réglée à l'amiable. Plus récemment, des recours ayant trait à la distribution du propane ont été introduits. Dans l'un d'eux, le tribunal a jugé qu'il n'y avait pas de problème, puis il y a eu d'autres appels qui ont été ballottés entre la Cour d'appel fédérale et le Tribunal.

Le sénateur Munson : Au cours des dernières années, le gouvernement fédéral est intervenu dans l'industrie du transport aérien durant les périodes de crise. Par exemple, en 1999, le ministre des Transports a proposé une loi permettant à Air Canada d'acheter Canadian Airlines International et comportant des dispositions obligeant Air Canada à continuer à desservir des marchés plus petits pendant la période de transition. On craignait que ces collectivités ne soient plus desservies.

Après les attaques terroristes aux États-Unis en 2001, le gouvernement fédéral a garanti la protection d'assurance contre les risques de guerre aux compagnies aériennes et a contribué aux nouvelles mesures de sécurité instaurées dans les avions, en permettant aux compagnies aériennes de continuer leurs activités dans un contexte de sécurité accrue.

Dans votre mémoire, vous avez déclaré que l'intervention politique dans le secteur des compagnies aériennes s'est révélée infructueuse, en nuisant à l'industrie et en n'offrant pas aux consommateurs une meilleure protection que celle offerte à d'autres industries. Pourriez-vous nous expliquer plus clairement ce que vous voulez dire par là en donnant quelques exemples récents d'échecs de l'intervention politique?

Le sénateur Mercer : Vous avez rendu perplexes les représentants de l'Association du Barreau canadien.

M. Bodrug : Je suis en position désavantageuse. Cette partie du mémoire a été rédigée par la Section nationale du droit aérien et spatial et je suis ici aujourd'hui pour parler principalement des dispositions relatives aux fusions. Je suis un peu perdu. Veuillez m'en excuser.

Le sénateur Munson : Je ne veux pas vous mettre sur la sellette mais si quelqu'un peut répondre à cette question, nous en serions reconnaissants.

Le Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités a adopté dans une large mesure la Coalition pour la protection des voyageurs et votre proposition d'amendement concernant de

largely adopted by the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities. Are you satisfied with the impact on passengers, following the elimination of the Air Travel Complaints Commissioner?

Mr. Pepper: I am not sure it was adopted. The position of the complaints commissioner has been dispensed with, but the complaints will be handled by the agency, by the CTA. That is my understanding. I am not sure of any amendments.

Senator Johnson: This is for Canadian Bar Association. From time to time, the Minister of Transport appoints panels or individuals to review the public interest on his or her behalf, in respect of the performance of transport legislation. Examples are the Canada Transportation Act review panel, the Canada Marine Act, the Railway Safety Act and sectors of the transportation industry. Another is the Royal Commission on National Passenger Transportation. In your brief, however, you question whether it is appropriate for the minister to conduct a public interest review. Why would the review of the public interest impacts of a merger acquisition in the transportation industry proposed in clause 13 be less appropriate in your opinion?

Mr. Bodrug: I do not think that our position, even speaking for the other clause, is that the minister should not be able to perform public interest inquiries at all. I frankly do not know. Our point is that this proposal will be triggered by every merger that meets these financial thresholds that involves a transportation undertaking. I would expect that most of these notifications would not result in a public interest merger review because, in most cases, the minister would determine that it is not important enough for a public interest review. That is really the focus of our concern. This will be creating an unnecessary and burdensome review procedure. It is hard for me to see why mergers in particular, should be triggering this public interest review beyond issues that arise in the context of lessening competition. Otherwise, if there is conduct in the industry that is a concern, then I would have thought the minister and the appropriate agency should address that and in the normal course.

Senator Johnson: That is the answer to that.

The Minister of Transport also told this committee last week that the merger and acquisitions provision in the bill was developed in consultation with the Competition Bureau. The committee heard that the Commissioner of the Competition Bureau would not be guided by the decisions of the minister when reviewing an application for a merger or acquisition.

Given these assurances from the minister, do you still feel the provisions in this bill compromise the independence of the commissioner?

meilleures exigences d'obligation de rendre compte de l'Office en ce qui a trait aux plaintes relatives au transport aérien. Êtes-vous maintenant satisfait de l'incidence qu'a sur les passagers l'élimination du poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien?

M. Pepper : Je ne suis pas sûr si l'amendement a été adopté. Le poste de commissaire aux plaintes a été supprimé, mais les plaintes seront réglées par l'Office, l'OTC. C'est ce que je crois comprendre. J'ignore s'il y a eu des amendements.

Le sénateur Johnson : Ma question s'adresse aux représentants de l'Association du Barreau canadien. Le ministre des Transports nomme à l'occasion des comités ou des personnes pour examiner l'intérêt public en son nom en ce qui concerne l'efficacité de la législation sur les transports. Citons notamment le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, le Comité d'examen de la Loi maritime du Canada et le Comité consultatif chargé de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire ainsi que des secteurs de l'industrie des transports. Il y a aussi la Commission royale sur le transport des voyageurs au Canada. Dans votre mémoire, vous vous demandez cependant s'il est approprié que le ministre effectue un examen de l'intérêt public. Pourquoi l'examen de l'incidence sur l'intérêt public d'un regroupement d'entreprises dans l'industrie des transports, proposé à l'article 13, serait-il moins approprié à votre avis?

M. Bodrug : Je ne pense pas que notre position soit, même en faisant référence à l'autre article, que le ministre ne devrait pas du tout pouvoir faire d'examen de l'intérêt public. Je ne sais vraiment pas. À notre avis, cette proposition sera mise de l'avant chaque fois qu'une fusion respecte ces seuils financiers et vise une entreprise de transport. Je m'attends à ce que la majorité de ces avis n'aboutissent pas à un examen des fusions à des fins d'intérêt public parce que dans la plupart des cas, le ministre jugera que ce n'est pas assez important pour faire l'objet d'un examen de l'intérêt public. C'est vraiment le point central de notre préoccupation. Cela créera une procédure d'examen inutile et pénible. J'ai du mal à comprendre pourquoi des fusions en particulier devraient déclencher cet examen de l'intérêt public au-delà des questions qui se présentent dans le cadre d'une diminution de la concurrence. Autrement, si un comportement dans l'industrie est préoccupant, je présume que le ministre et l'organisme approprié devraient s'y attaquer dans le cadre normal de leurs activités.

Le sénateur Johnson : Vous avez répondu à la question.

La semaine dernière, le ministre des Transports a aussi déclaré devant le comité que les dispositions relatives aux fusions et aux acquisitions prévues dans le projet de loi ont été rédigées en consultation avec le Bureau de la concurrence. Le comité a entendu que la commissaire du Bureau de la concurrence ne serait pas influencée par les décisions du ministre lors de l'examen d'une demande de fusion ou d'acquisition.

Compte tenu de ces assurances données par le ministre, pensez-vous toujours que les dispositions contenues dans le présent projet de loi compromettent l'indépendance de la commissaire?

Mr. Bodrug: I am not quite sure what that comment means. The commissioner is put in a position of consulting directly with the Minister of Transport as opposed to reaching decisions on the basis of an established statutory test under the Competition Act. Currently the Competition Act sets out a standard that the commissioner, if she is convinced there is a likely a substantial lessening or prevention of competition, can seek to challenge that transaction and block the merger or seek other remedies. Under this bill, that is not the standard. The standard is any prevention of competition, there is no substantial threshold there, so it is a different test. I know the commissioner has said she intends to apply the same test, but it is putting the commissioner in an awkward position and it will be exposing her to more political lobbying rather than the law enforcement position she is in now.

Senator Johnson: You proposed Bill C-11 be amended to require that carriers provide information regarding their financial fitness and service performance to the agency and that the agency has a corresponding duty to report on the financial fitness of airlines to the minister who would then inform consumers.

How do you propose to deal with the fact that some airlines, particularly the smaller non-scheduled airlines, whose financial situation may be the most precarious, are private companies and need to protect the financial information for competitive reasons?

Mr. Pepper: I am assuming the federal government, having received that information, would keep that information confidential. I can give a parallel with what we do in the province of Ontario. We receive financial statements from all private companies, most of which are private companies with relation to their financial position; working capital, et cetera. We are bound by confidentiality and the federal government would also be bound by similar rules of confidentiality. We would not be able to disclose that publicly.

Senator Johnson: You commented, in previous testimony, in the House of Commons, on the removal of the complaints commissioner role, but not today. Can you tell us your position on this?

Mr. Pepper: When the role of the complaints commissioner was removed, we were very concerned that not only the role of the commissioner was being removed but the actual process was going to be removed too. Since we made that submission, we have met with Transport Canada and the CTA and we have been assured that the program will continue. The complaints will still be acknowledged and consumers will receive a response.

Senator Johnson: You do not have the same problem with the figurehead.

M. Bodrug : Je ne suis pas sûr de comprendre votre observation. La commissaire se voit contrainte de consulter directement le ministre des Transports au lieu de prendre des décisions en fonction d'un critère prévu dans la Loi sur la concurrence. À l'heure actuelle, la Loi sur la concurrence renferme une norme qui prévoit que si la commissaire a des raisons de croire que la transaction diminuera considérablement ou empêchera la concurrence, elle peut s'y opposer et interrompre la fusion ou obtenir des mesures de redressement. Ce n'est pas une norme aux termes du présent projet de loi. La norme stipule toute entrave à la concurrence et ne prévoit aucun seuil considérable; le critère est donc différent. Je sais que la commissaire a dit qu'elle avait l'intention d'appliquer le même critère, mais en faisant cela, on met la commissaire dans une situation délicate et elle s'expose à davantage de pressions politiques plutôt que de remplir sa fonction actuelle pour appliquer la loi.

Le sénateur Johnson : Vous avez proposé que le projet de loi C-11 soit amendé pour exiger que les transporteurs aériens fournissent des renseignements sur leur santé financière et la prestation de leurs services à l'Office et que ce dernier ait une obligation analogue de faire rapport de la santé financière des compagnies aériennes au ministre, qui en informerait ensuite les consommateurs.

Comment proposez-vous d'aborder le fait que certaines compagnies aériennes, en particulier les petites compagnies non régulières dont la situation financière est peut-être la plus précaire, sont des sociétés privées qui doivent protéger leurs renseignements financiers pour des raisons de concurrence?

M. Pepper : Je suppose que le gouvernement fédéral ne divulguera pas les renseignements qu'il reçoit. Je peux faire un parallèle avec ce que nous faisons dans la province de l'Ontario. Nous recevons les états financiers de toutes les sociétés privées, dont la plupart sont privées en raison de leur situation financière; elles ont un fonds de roulement, et cetera. Nous sommes tenus à la confidentialité et le gouvernement fédéral devrait aussi être lié à des règles de confidentialité similaires. Nous ne pourrions pas divulguer publiquement ces renseignements.

Le sénateur Johnson : Dans le témoignage précédent que vous avez présenté devant la Chambre des communes, vous vous êtes prononcés sur l'élimination du poste de commissaire aux plaintes, mais vous ne l'avez pas fait aujourd'hui. Pourriez-vous nous donner votre point de vue à cet égard?

M. Pepper : Quand le poste de commissaire aux plaintes a été supprimé, nous étions très préoccupés non seulement de l'élimination du poste mais également de l'abolition du processus actuel. Depuis que nous avons soumis le présent mémoire, nous avons rencontré des représentants de Transports Canada et de l'OTC et ils nous ont garanti le maintien en place du programme. Les plaintes seront toujours traitées et les consommateurs recevront une réponse.

Le sénateur Johnson : Vous n'avez pas le même problème en ce qui concerne le chef de file.

Mr. Pepper: That was our issue to start with. We thought the processes role would disappear because it was not just the commissioner, it was the staffing of the office of the commissioner as well and we have been assured that the process will continue.

Senator Johnson: Do you feel it streamlined the complaints process? Is it pretty much the same?

Mr. Pepper: I think it will be pretty much the same. The figurehead was someone that the consumer could see and was there for the consumer to go to, but I have been assured that the CTA will continue in the same manner, responding to complaints.

Senator Johnson: In your experience, did you find that this process worked well in terms of the consumer? Were there many complaints?

Mr. Pepper: It is difficult to measure that because I was not in receipt of the complaints. We received complaints if they were federal issues. I cannot really respond effectively on that question.

Senator Johnson: I have been sending letters about the service.

Ms. Théberge: Our concern about the Air Travel Complaint Commissioner is one of exposure so that consumers know that the process exists. There is not much publicity around it so people have to dig hard to find it.

Senator Johnson: That is a good point. I did not know. I sent my letter to the president and he forwarded it to someone else. No one told me about the complaints commissioner.

Ms. Théberge: That is it. Now, the role and function of the Air Travel Complaints Commissioner is integrated into the agency. We want to ensure that consumers know the function exists and they understand the role and responsibilities so they can address their complaints. That is one of the most important issues.

The Deputy Chairman: If you lose your luggage, you can phone the government, only in Canada.

Ms. Théberge: Only after you have complained to the airline.

Senator Zimmer: I will make a few comments about the questions by Senator Mercer and Senator Johnson because they are prime issues. Senator Mercer raised the matter of air travel prices. It appears that there is an uneven playing field. There must be more consistency so that travelers can compare apples with apples. Of course, the agents do not advertise the additional fees that they receive of 8 per cent to 9 per cent, which amounts to adding insult to injury.

M. Pepper : C'était ce qui nous préoccupait au départ. Nous pensions que le rôle de traitement des plaintes disparaîtrait parce que non seulement on abolissait le poste du commissaire, mais également les postes du personnel du bureau du commissaire. On nous a toutefois assuré que le processus continuera.

Le sénateur Johnson : Pensez-vous que cette mesure a simplifié le processus de traitement des plaintes? Est-ce à peu près la même chose?

M. Pepper : À mon avis, ce sera pas mal du pareil au même. Le chef de file était une personne que le consommateur pouvait voir et à qui il pouvait faire appel, mais on m'a assuré que l'OTC continuera de répondre aux plaintes de la même manière.

Le sénateur Johnson : Pensez-vous, selon votre expérience, que le processus est efficace auprès des consommateurs? Y a-t-il eu beaucoup de plaintes?

M. Pepper : Il est difficile de calculer le nombre de plaintes, car ce n'est pas moi qui les recevais. Nous recevions les plaintes quand elles portaient sur des questions fédérales. Je ne peux pas vraiment vous donner une bonne réponse.

Le sénateur Johnson : J'ai envoyé des lettres au sujet du service.

Mme Théberge : Ce qui nous préoccupe concernant le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, c'est son manque de visibilité, il en faut pour que les consommateurs sachent que le processus existe. On en fait peu de publicité et les gens doivent vraiment chercher pour le trouver.

Le sénateur Johnson : C'est une excellente observation. Je l'ignorais. J'ai envoyé ma lettre au président et il l'a transmise à quelqu'un d'autre. Personne ne m'avait parlé du commissaire aux plaintes.

Mme Théberge : C'est justement cela. Le rôle et le poste du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien sont maintenant intégrés à l'Office. Nous voulons nous assurer que les consommateurs savent que le poste existe et qu'ils en comprennent le rôle et les responsabilités afin d'envoyer leurs plaintes. C'est l'une des questions plus importantes.

Le vice-président : Si vous perdez vos bagages, vous pouvez téléphoner au gouvernement, seulement au Canada.

Mme Théberge : Seulement après vous être plaint à la compagnie aérienne.

Le sénateur Zimmer : Je ferai quelques observations à l'égard des questions posées par le sénateur Mercer et le sénateur Johnson, car elles portent sur des sujets de première importance. Le sénateur Mercer a soulevé la question des prix dans le secteur du transport aérien. Les règles du jeu ne semblent pas être les mêmes pour tous. Une plus grande uniformité s'impose pour que les voyageurs puissent comparer des pommes avec des pommes. Bien entendu, les agents n'annoncent pas les frais additionnels de l'ordre de 8 ou de 9 p. 100 qu'ils touchent, comme si cela ne suffisait pas.

Senator Segal raises a good point on other priorities, which we all encounter when we travel, such as delays and lost luggage. The onus is on the traveler and often we are so tired from travelling that we are happy to get our luggage back and go home that we do not make the complaints. We have other priorities in our lives. The occurrences are inconvenient but we put up with them. Many industries put the onus on the individual because they know most often they will not complain. In addition to what Senator Segal said, I would urge you to pursue those issues, although I realize they do not originate in your domain.

Relevant to Senator Johnson's question, I have a point for clarification in respect of specific concerns about the handling of the air travel complaints function by the CTA, as opposed to the Air Travel Complaints Commissioner, and you have answered that part.

My questions are for the Canadian Bar Association. Your submission seems to favour the status quo such that you would prefer to see the Commissioner of Competition continue to deal with misleading advertising pursuant to the Competition Act.

How would you respond to complaints that, for years, most consumers have been subject to the "sticker shock," as it is called in the industry, because the cost of taxes and fees are not shown up front?

Assuming fees and taxes continue to be collected on air travel, what course of action would have to be undertaken to affect a change in this situation?

Mr. Bodrug: I am not sure how specifically I can respond to that other than to say we have not done a study of advertising or that kind of thing. However, when the advertising in this or in any other industry is misleading in a material respect to the general public, there are two avenues: a criminal provision in the Competition Act and a civil provision, which was specifically passed to make it easier for the Competition Commissioner to bring cases and address issues without the higher criminal standard of proof to address such issues and to obtain orders for it to stop or for other appropriate relief.

When the consumer is misled, it is a problem but it is not unique to the airline industry. People buy and sell many other products that have additional charges not disclosed as part of the total purchase price and that can be an issue. Our big-picture perspective is that this is an issue but it is not unique to the airline industry. When it becomes an issue, the Commissioner of Competition can investigate it. People have access to such complaint venues. The Competition Bureau is user friendly. For example, people can access their website

Le sénateur Segal soulève un bon point concernant d'autres priorités auxquelles nous sommes tous confrontés quand nous voyageons, telles que les retards et les bagages perdus. Il incombe au voyageur de démontrer le préjudice qu'il a subi et souvent nous ne portons pas plainte, car notre voyage nous a tellement épuisés que nous sommes heureux de récupérer nos bagages et de rentrer à la maison. Nous avons d'autres priorités dans la vie. Ces situations sont fâcheuses mais nous les supportons. Un grand nombre d'industries imposent aux particuliers la responsabilité de prouver qu'ils ont subi un préjudice, car elles savent qu'ils ne se plaindront pas. En plus de ce qu'a dit le sénateur Segal, je vous prierais de vous pencher sur ces questions, même si je sais bien qu'elles n'émanent pas de votre domaine.

En ce qui a trait à la question du sénateur Johnson, je tiens à apporter quelques précisions au sujet de préoccupations particulières concernant le rôle de l'OTC à l'égard du traitement des plaintes relatives au transport aérien en comparaison à celui du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, et vous avez répondu à cette partie de la question.

Mes questions s'adressent aux représentants de l'Association du Barreau canadien. Votre mémoire semble être en faveur du statu quo, c'est-à-dire que vous préféreriez que la commissaire de la concurrence continue de régler les cas de publicité mensongère conformément à la Loi sur la concurrence.

Comment répondriez-vous à des plaintes dénonçant que depuis de nombreuses années la plupart des consommateurs subissent « l'effet de surprise », comme on l'appelle dans l'industrie, car les taxes et les frais ne sont pas annoncés d'entrée de jeu?

À supposer que les frais et les taxes continuent d'être perçus pour les voyages par avion, quel plan d'action devrait être adopté pour changer la situation?

M. Bodrug : Je ne suis pas sûr de pouvoir vous répondre de façon précise, mais je peux vous dire que nous n'avons pas fait d'étude sur la publicité ou quoi que ce soit du genre. Cependant, quand la publicité dans cette industrie ou dans toute autre industrie trompe le grand public sur un point important, il y a deux solutions : une disposition pénale prévue dans la Loi sur la concurrence et une disposition civile, qui a été adoptée expressément pour qu'il soit plus facile pour la commissaire de la concurrence de présenter des cas et de s'attaquer à des questions sans la norme criminelle de preuve plus stricte pour régler de telles affaires et obtenir des ordonnances pour les faire cesser ou pour prendre d'autres mesures de redressement appropriées.

Quand le consommateur est induit en erreur, c'est un problème, qui n'est cependant pas propre à l'industrie du transport aérien. Les gens achètent et vendent de nombreux autres produits qui comportent des frais additionnels qui ne sont pas divulgués dans le prix d'achat total, et cela peut poser problème. Dans l'ensemble, nous croyons que c'est une situation qui ne s'applique pas uniquement à l'industrie du transport aérien. Quand cela devient un problème, la commissaire de la concurrence peut faire enquête. Les gens ont accès à de tels

to send an email. There is mechanism for any six Canadian residents to file a complaint with the Commissioner of Competition and ask for an inquiry, or the Minister of Industry can ask the Competition Bureau to conduct an inquiry.

It is not clear to us that the mechanism is not already in place so why would we add additional regulatory burden on a specific industry to cover something that is already covered?

Senator Zimmer: Thank you. Could you provide us with an appreciation for the circumstances that led to the merger of new provisions for airline undertakings? Could you expand on what you see as the failings of these measures?

Mr. Bodrug: My understanding of the provisions in the existing Canadian Transportation Act with regard to airline mergers involving airline undertakings is that they were enacted around the time of or with a view to the proposed Air Canada-Canadian Airlines merger. I do not have intimate knowledge of that merger and I am not sure that it had much impact. I do not know whether Air Canada, for example, has been notifying the Minister of Transport on transactions in which it has been involved. The Canadian Bar Association raised concerns about that provision when it was passed, similar to what we are saying now except today's problem is much broader.

I might point out that even the Competition Bureau, in its submission to the House of Commons Committee, indicated that it would prefer to remove that provision as well. I cannot point to specific harm that would arise from that provision. Conceptually, it could be creating a disadvantage for companies in the airline business in the way that I talked about earlier. The order of magnitude would be magnified by the current proposal.

Senator Peterson: Mr. Bodrug, is there any provision in the proposed legislation for advanced rulings? If there is not, would one be beneficial and would it eliminate at least some of these minor mergers so they can get on with it?

Mr. Bodrug: A mechanism exists under the Competition Act for advanced ruling certificates so that the Competition Bureau can give a clearance. Perhaps this comment is open to interpretation, but one view of reading the proposed legislation is such that if the bureau were to clear it with an advanced ruling certificate then you would never have to notify the minister. I do not know if that is the intent or whether the Competition Bureau will simply be more reluctant to issue advanced ruling certificates because of the implications for the Transportation Act. We will have to wait and see.

endroits pour déposer des plaintes. Le Bureau de la concurrence n'a pas de formalités excessives. Par exemple, les gens peuvent visiter le site web et envoyer un courriel. Le site comporte un mécanisme pour six types de résidents canadiens qui veulent déposer une plainte auprès de la commissaire à la concurrence et demander une enquête, ou le ministre de l'Industrie peut demander au Bureau de la concurrence de mener une enquête.

Nous ne savons pas très bien si le mécanisme n'est pas déjà en place, alors pourquoi ajouterions-nous un fardeau réglementaire à une industrie en particulier pour protéger quelque chose déjà protégé?

Le sénateur Zimmer : Merci. Pourriez-vous nous faire part de votre appréciation sur les circonstances qui ont donné lieu aux nouvelles dispositions relatives aux fusions visant les entreprises aériennes? Pourriez-vous nous en dire plus long sur ce que sont, d'après vous, les lacunes de ces mesures?

M. Bodrug : Si je comprends bien, les dispositions de la Loi sur les transports au Canada en vigueur concernant les fusions des lignes aériennes par des entreprises aériennes ont été adoptées à peu près au moment de la fusion d'Air Canada et de Canadian Airlines ou dans la perspective de cette dernière. Je ne connais pas le dossier de cette fusion à fond et je ne sais pas si elle a eu beaucoup d'effet. Par exemple, j'ignore si la compagnie Air Canada a avisé le ministre des Transports des transactions auxquelles elle a pris part. À l'adoption de cette disposition, l'Association du Barreau canadien a exprimé une préoccupation similaire à celle dont nous vous faisons part maintenant, sauf qu'aujourd'hui le problème est beaucoup plus grave.

Je tiens à préciser que même le Bureau de la concurrence, dans son mémoire présenté au comité de la Chambre des communes, a signalé qu'il préférerait aussi que cette disposition soit supprimée. Je ne peux pas mettre en évidence des préjudices particuliers qui découleraient de cette disposition. En théorie, elle pourrait désavantager les compagnies aériennes de la façon que j'ai mentionnée plus tôt. Le projet de loi actuel intensifierait l'ampleur du problème.

Le sénateur Peterson : Monsieur Bodrug, le projet de loi prévoit-il une disposition relative aux décisions préalables? Autrement, serait-il avantageux d'en avoir une et éliminerait-elle du moins quelques-unes des fusions mineures pour pouvoir aller de l'avant?

M. Bodrug : La Loi sur la concurrence prévoit un mécanisme pour l'obtention de certificats de décision préalable afin que le Bureau de la concurrence puisse donner son autorisation. Ce commentaire prête peut-être à interprétation, mais une façon de comprendre le projet de loi, c'est que si le Bureau approuve la délivrance d'un certificat de décision préalable, il ne sera alors jamais nécessaire d'aviser le ministre. J'ignore si c'est l'objectif visé ou si le Bureau de la concurrence sera tout simplement plus réticent à délivrer des certificats de décision préalable en raison des répercussions sur la Loi sur les transports au Canada. Nous allons bien voir.

I do not see anything in the proposed amendments to the Transportation Act that would involve an advanced ruling. However, perhaps that is something the Minister of Transport would be prepared to do administratively. It is not specifically contemplated in the proposed legislation.

Senator Peterson: Would you like to see that in the bill?

Mr. Bodrug: If this bill were to pass, it would give more certainty to whether they will be subjected to this potentially quite onerous review.

The Deputy Chairman: Is your criticism of the merger-acquisition process because it is bad law or bad public policy or both?

Mr. Bodrug: I would not use the word “bad.” In our view, it would be preferable not to have this provision at all. If there is to be a public review provision, it would be better policy to have it more focused and directed at the specific potential harm.

What is it that causes the concern that leads to this special public interest review? All I have been able to discern from the public record is that there was some concern about a proposed major merger in the railway industry. If Parliament decides that they want to have a mechanism for big railway mergers then, in our view, accepting that as the premises, there should be a more focused provision rather than something with such wide-ranging application.

The Deputy Chairman: Our committee made recommendations on the news media that CRTC should play a larger role in mergers and acquisitions of newspapers, because we thought that the Competition Bureau did not adequately fulfill its role there. I note that we also have laws on banks that are separate from the Competition Bureau. We have a public review process and ministerial involvement there. The CRTC also gets involved in media mergers. They are having hearings now on the CTVglobemedia with CHUM. This is not unusual. You think it is far-reaching. As a westerner, we would be very concerned that there be political involvement in a merger of the two railroads because we are already exposed to monopoly situations in certain areas, even though we have two railroads. British Columbia has an extra one and there are a few small ones coming up here and there, but nonetheless, we would want some process that would protect farmers from a merger of these two beasts, as I would call them.

Mr. Bodrug: To regulate conduct of transportation carriers through a merger review is a bit ad hoc in terms of when someone merges. If there is conduct in the transportation industry that is of concern, then it is one thing to regulate that conduct; it is another to regulate it with respect to an entity when it happens to merge or when there happens to be a transaction that technically trips a wire.

Rien dans les amendements proposés à la Loi sur les transports au Canada ne concerne une décision préalable. Toutefois, c'est peut-être quelque chose que le ministre des Transports serait disposé à faire sur le plan administratif. Ce n'est pas expressément prévu dans le projet de loi.

Le sénateur Peterson : Aimerez-vous que le projet de loi en fasse mention?

M. Bodrug : Si le présent projet de loi est adopté, nous serons plus en mesure de savoir si les fusions seront soumises à cet examen pouvant être très coûteux.

Le vice-président : Critiquez-vous le processus de fusion ou d'acquisition parce que c'est une mauvaise loi ou parce que c'est une mauvaise politique gouvernementale, ou les deux?

M. Bodrug : Je n'emploierais pas le mot « mauvais ». À notre avis, il serait préférable que cette disposition n'existe pas du tout. S'il doit y avoir une disposition relative à un examen de l'intérêt public, il vaudrait mieux qu'elle soit plus ciblée et plus axée sur le préjudice potentiel.

Qu'est-ce qui suscite la préoccupation qui mène à cet examen spécial de l'intérêt public? Tout ce que j'ai pu constater dans les registres publics, c'est qu'on s'inquiétait d'une importante fusion proposée dans l'industrie ferroviaire. Si le Parlement décide qu'il veut mettre en place un mécanisme pour les fusions de grandes sociétés ferroviaires alors, à notre avis, en acceptant cela comme principe, il faudrait que la disposition soit plus précise au lieu d'avoir une application aussi générale.

Le vice-président : Notre comité a fait des recommandations au sujet des médias d'information pour que le CRTC joue un plus grand rôle dans les fusions et les acquisitions de journaux parce que nous estimions que le Bureau de la concurrence ne s'acquittait pas convenablement de son rôle à cet égard. Je note que nous avons aussi des lois sur les banques distinctes du Bureau de la concurrence. Nous y avons un processus d'examen de l'intérêt public et la participation du ministère. Le CRTC intervient aussi dans les fusions de médias. Des audiences concernant la fusion entre CTVglobemedia et CHUM ont lieu actuellement. Ce n'est pas inhabituel. Vous pensez que c'est de grande portée. En tant qu'habitant de l'Ouest, je serais très préoccupé s'il y avait une ingérence politique dans une fusion de deux sociétés ferroviaires, car la région compte déjà des monopoles dans certains secteurs, même s'il y a deux sociétés ferroviaires. La Colombie-Britannique en a une en plus et quelques petites sociétés ferroviaires ici et là, mais malgré tout, nous souhaitons la mise en place d'un processus qui protégerait les agriculteurs contre une fusion de ces deux monstres, comme je les appelle.

M. Bodrug : Utiliser un examen des fusions pour régler les transporteurs, c'est un peu improviser quand il y a une fusion. Si le comportement d'un transporteur est jugé préoccupant, alors régler ce comportement est une chose; c'en est une autre de le régler pour une entité qui fusionne à une autre ou effectue une transaction qui techniquement déclenche un processus.

Senator Segal: When mergers take place, and let us take public companies for a moment, one of the great disputes between the vendors and the purchasers is the value of the synergies. The big dispute is how to divide the synergies in a fair way, between the shareholders of the purchaser and the vendor. That is a classic market debate that takes place and it is sorted out in the marketplace.

To amplify the point made by the deputy chairman, it is those synergies in transportation companies where people say, if we merge A and B, we can avoid duplication. Duplication for one group of Canadians on Bay Street may look like ample market coverage for another group of Canadians in the Prairies.

The notion that the Department of Transport would have no interest in those kinds of issues, which are harder to penetrate when there are private players involved, strikes me as almost a retraction from the existing regulatory premise that has been in place for some time, for which this is a small refinement.

Would you be more assuaged if there was a threshold that allowed many of the smaller references that you are concerned about to be addressed without attracting this interest, so that the threshold was sufficient that it would imply a market size where the public interest might be more applicable in terms of an assertion by the Department of Transport versus your concern?

Mr. Bodrug: The kind of circumstance that you are addressing where there are synergies is the kind of circumstance where you are typically talking about two competitors. That is one circumstance where the Competition Bureau will be fully engaged in addressing impacts on customers and suppliers.

Senator Segal: With respect, I disagree. A large company buying a small company may say that, even though it is not a competition issue because the small company was not a major market player in percentage terms, it may have been important in its particular niche. Those synergies may be of value to the regional subdivision of the big company that is proceeding with the acquisition. I am not 100 per cent sure it would attract the same measure of competition interest that you are uncomfortable it would attract.

Mr. Bodrug: Your second point was with regard to the timing and the threshold. This is really the point we are trying to make about regulatory focus. Practically speaking, is the minister really going to be concerned about these little mergers or little transportation businesses? It certainly would be a more focused regulatory measure to say that a merger involving transportation businesses over a certain monetary threshold are potentially subject to this review. That would narrow the scope of these merger provisions. That would be helpful.

The Deputy Chairman: To return to that point, the way the act reads is that the minister makes that decision. He is not going to decide something that is of no political consequence. He is a politician. He is responsible to his members.

Le sénateur Segal : Quand une fusion se produit, et prenons l'exemple des sociétés publiques, l'un des grands différends entre les vendeurs et les acheteurs porte sur la valeur des synergies. Le grand litige a trait à la façon de répartir équitablement les synergies entre les actionnaires de l'acheteur et du vendeur. C'est un débat classique dans le marché et il est réglé sur le marché.

Pour insister sur le point qu'a fait valoir le président, ce sont ces synergies dans les sociétés de transport qui font dire aux gens que si nous fusionnons A et B, nous pouvons éviter le chevauchement. Le chevauchement tel que perçu par un groupe de Canadiens de Bay Street peut sembler être une vaste étendue du marché pour un autre groupe de Canadiens des Prairies.

L'idée selon laquelle le ministère des Transports ne serait aucunement intéressé à ce genre de questions, qui sont plus difficiles à saisir lorsqu'elles impliquent des intervenants du secteur privé, me paraît presque une rétractation du principe réglementaire en place depuis un certain temps, et pour lequel cela constitue une légère amélioration.

Seriez-vous plus apaisé s'il y avait un seuil qui permettrait à un grand nombre des préoccupations de moindre importance d'être réglées sans susciter cet intérêt, ainsi le seuil suffirait à impliquer une taille du marché où l'intérêt public pourrait plus être applicable du point de vue du ministère des Transports contrairement à votre préoccupation?

M. Bodrug : Dans le genre de situation dont vous parlez et où il y a des synergies, on compte généralement deux concurrents. C'est une situation où le Bureau de la concurrence s'engagera pleinement pour s'attaquer aux conséquences sur les clients et les fournisseurs.

Le sénateur Segal : Sauf votre respect, je ne suis pas d'accord. Une grande société qui achète une petite société peut peut-être dire cela, même si ce n'est pas une question de concurrence parce que la petite société n'était pas un intervenant de premier plan sur le marché en termes de pourcentage, elle a pu être importante dans son créneau. Ces synergies sont peut-être utiles à la subdivision régionale de la grande société qui entreprend l'acquisition. Je ne suis pas absolument sûr que cela susciterait l'intérêt de la concurrence autant que vous l'appréhendez.

M. Bodrug : Votre second argument se rattachait au moment et au seuil. C'est vraiment ce que nous tentons de faire valoir concernant l'orientation réglementaire. À toutes fins pratiques, le ministre se préoccupera-t-il réellement de ces petites fusions ou des petites entreprises de transport? La mesure réglementaire serait certainement plus ciblée si elle stipulait qu'une fusion d'entreprises de transport dépassant un certain seuil financier les soumettrait à cet examen. Cette mesure réduirait la portée de ces dispositions relatives aux fusions. Ce serait utile.

Le vice-président : Pour revenir sur ce point, selon le libellé du projet de loi, le ministre prend cette décision. Il ne va pas prendre une décision qui n'aura aucune conséquence politique. C'est un politicien. Il doit rendre des comptes à ses membres.

The reason they have it a little far-reaching is that while the acquisition of Yanke by CN Rail may not be a big deal in Winnipeg, it would be a huge deal in Saskatoon because the Yanke Group of Companies is the biggest trucker. It is a local Saskatoon company and the two companies together could become a significant player. Maybe the MPs of the area, the farm groups or the exporters would say they think the minister should look at this acquisition because all of a sudden it will limit the amount of competition in their region. The minister will not get involved in a process that is of no consequence.

Mr. Bodrug: If it involves competition issues, then the Competition Bureau is already addressing them. If it is other issues, then that goes to the point of creating a very wide area of uncertainty that will cause Canadian businesses to be wary of getting involved in the transportation sector, because it could subject them to these very significant delays.

It is a trade-off here between retaining a very wide discretion to potentially review a very wide range of transactions versus creating an environment that is more encouraging of investment and capital investment.

Senator Segal: You make a generic comment about entry into regulated areas. The economics of the marketplace argue that there are both costs and benefits to being in unregulated markets and there are costs and benefits to being in regulated markets. One can assume that many of the existing participants in the regulated transportation market are there because they think there is a profit to be made. The notion that regulation per se or some modification of such, if it is done on a level playing field basis, discourages investment, is not necessarily the case. I agree that it may be the case in some contexts, but across the board I do not think it is necessarily the case.

Mr. Bodrug: Thank you, Senator Segal. I did not mean to suggest across the board. I was pointing to what I think is probably an unintended consequence of this legislation, to create a disincentive for a large Canadian company to have some presence in the transportation business because of the impact it will have on its ability to do other kinds of transactions.

The Deputy Chairman: Thank you, witnesses, and thank you, senators.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, May 2, 2007

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:15 p.m. to give consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Deputy Chairman*) in the chair.

La raison pour laquelle le projet de loi n'a pas de grande portée est que l'acquisition de Yanke par CN Rail ne représente peut-être pas grand-chose à Winnipeg, mais c'est une transaction énorme à Saskatoon parce que le Yanke Group of Companies est la plus grande entreprise de camionnage. C'est une entreprise locale de Saskatoon et les deux sociétés fusionnées pourraient devenir un joueur important. Les députés de la région, les associations agricoles ou les exportateurs soutiendraient peut-être qu'ils croient que le ministre devrait examiner l'acquisition, car la concurrence sera réduite tout à coup dans leur région. Le ministre n'interviendra pas dans un processus sans conséquence.

M. Bodrug : Dans le cas des questions relatives à la concurrence, le Bureau de la concurrence s'y est déjà attaqué. Pour les autres questions, on nage dans une très grande incertitude qui amènera les entreprises canadiennes à craindre d'entrer dans le secteur du transport, car elles pourraient s'exposer à des délais très longs.

C'est un compromis entre conserver une très grande latitude pour potentiellement examiner un très large éventail de transactions au lieu de créer un milieu plus propice à l'investissement et aux dépenses en capital.

Le sénateur Segal : Vous faites un commentaire général sur une entrée dans des secteurs réglementés. Les aspects économiques du marché révèlent qu'il y a des coûts et des avantages tant dans les marchés non réglementés que dans les marchés réglementés. On peut supposer qu'un grand nombre des participants actuels dans le marché du transport réglementé y sont parce qu'ils croient qu'il y a des profits à faire. Il n'est pas nécessairement vrai que la réglementation proprement dite ou toute autre modification, si elle est mise en place pour offrir à tous des chances équitables, dissuade les investisseurs. C'est peut-être vrai dans certaines circonstances, mais de façon générale, ce n'est pas forcément le cas.

M. Bodrug : Merci, sénateur Segal. Je n'avais pas l'intention de généraliser. Je faisais ressortir ce qui est probablement, à mon sens, une conséquence involontaire du projet de loi en vue de dissuader les grandes entreprises canadiennes d'avoir une certaine présence dans le secteur, car cela réduirait leur capacité de conclure d'autres types de transactions.

Le vice-président : Merci aux témoins et merci aux sénateurs.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 2 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le projet de loi C-11, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 15 pour examiner le projet de loi.

Le sénateur David Tkachuk (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[English]

The Deputy Chairman: Welcome, honourable senators and gentlemen, and thank you for coming today. We have with us today Bob Ballantyne from the Canadian Industrial Transportation Association; Ian May of the Western Canadian Shippers' Coalition; and Cam Dahl, Director of Government Relations for the Western Grain Elevator Association. I believe we are also expecting Avrim Lazar, President and CEO of the Forest Products Association of Canada.

We will start with Mr. Ballantyne and then go from there.

Bob Ballantyne, President, Canadian Industrial Transportation Association: We appreciate the opportunity to discuss Bill C-11 with you today. I do not propose to read my submission, which was sent to the clerk on Monday, and I understand it has been distributed in both official languages.

First, I want to say a brief word about the Canadian Industrial Transportation Association, CITA. It was founded in 1916 to represent the concerns of Canadian industry with regard to freight transportation issues by all modes. Our 116 member companies are from most major industrial groups, from mining to retail, and are from all regions of Canada. Many of our companies are household names, and you will see our membership list attached to our written submission.

CITA was founded in 1916 and, despite appearances, I was not there at the first meeting of CITA in that year. I also note that CITA and the other associations appearing before you today are members of the Coalition of Rail Shippers, which is a coalition of 17 industry associations whose members, conservatively, account for over 80 per cent of the revenues of Canadian National and Canadian Pacific railways.

This coalition has many concerns about the rail freight provisions of the Canada Transportation Act. As the Minister of Transport mentioned to you last week at this committee, shippers are looking for changes to the act to rebalance the bargaining power between shippers and railways. That subject will be for another day.

We also work closely with many other industry associations, and I want to mention that the Canadian Fertilizer Institute, CFI, and the Canadian Chemical Producers' Association have both indicated to me that they support the CITA brief that was given to you earlier this week.

I want to summarize briefly the four points that we raised in our brief with regard to Bill C-11. In the written CITA brief, so there is no confusion, when I mention section numbers, these are section numbers of Bill C-11, not the section numbers of the act.

[Traduction]

Le vice-président : Honorables sénateurs, messieurs, je vous souhaite la bienvenue et vous remercie d'être venus aujourd'hui. Nous avons avec nous aujourd'hui Bob Ballantyne, de l'Association canadienne de transport industriel; Ian May, de Western Canadian Shipper's Coalition et Cam Dahl, directeur des relations gouvernementales à la Western Grain Elevator Association. Je crois que nous attendons aussi Avrim Lazar, président-directeur général de l'Association des produits forestiers du Canada.

Nous commencerons par M. Ballantyne, puis nous continuerons.

Bob Ballantyne, président, Association canadienne de transport industriel : Nous vous remercions de nous donner l'occasion de discuter avec vous du projet de loi C-11 aujourd'hui. Je ne propose pas de lire mon exposé, qui a été envoyé au greffier lundi; je crois comprendre qu'il a été distribué dans les deux langues officielles.

Premièrement, j'aimerais dire un petit mot sur l'Association canadienne de transport industriel, l'ACTI, qui a été fondée en 1916 pour faire valoir les préoccupations de l'industrie canadienne sur les questions portant sur tous les moyens de transport des marchandises. Les 116 entreprises membres de l'ACTI font partie des principaux groupes industriels, de l'exploitation minière à la vente au détail, et elles sont disséminées à travers le pays. Un grand nombre de nos entreprises portent des noms bien connus, une liste de nos membres a été jointe à notre mémoire.

L'ACTI a été fondée en 1916 et, en dépit des apparences, je n'ai pas assisté à sa première réunion. Je remarque que l'ACTI et les autres associations qui comparaissent devant vous aujourd'hui sont membres de la coalition des expéditeurs par rail qui regroupe 17 associations de l'industrie dont les membres génèrent, selon une estimation prudente, plus de 80 p. 100 des recettes du Canadien National et du Canadien Pacifique.

Cette coalition a bien des réserves à l'égard des dispositions relatives au transport par rail de la Loi sur les transports au Canada. Comme le ministre des Transports l'a dit au comité la semaine dernière, les expéditeurs recherchent des modifications à la loi afin de rééquilibrer le pouvoir de négociation entre les expéditeurs et les chemins de fer. Ce sera un débat pour une autre journée.

Nous travaillons aussi étroitement avec un grand nombre d'autres associations de l'industrie et je veux mentionner que l'Institut canadien des engrais, l'ICE, et l'Association canadienne des fabricants de produits chimiques m'ont fait part de leur soutien concernant l'exposé de l'ACTI que vous avez reçu un peu plus tôt cette semaine.

Je vais résumer brièvement les quatre points soulevés dans notre exposé concernant le projet de loi C-11. Dans le mémoire écrit de l'ACTI, pour éviter toute confusion, les numéros d'articles que je mentionnerai sont les numéros des articles du projet de loi C-11, pas ceux de la loi.

First, in the policy statement, the revised wording in clause 2 of Bill C-11, which amends section 5 of the act, achieves the goals of updating and simplifying the wording, but at the same time retaining the intent consistent with the policy statement of the Canada Transportation Act of 1996. This intent is of fundamental importance in protecting the jurisprudence that has evolved since the National Transportation Act, 1967. CITA supports that policy statement as proposed in clause 2 of Bill C-11.

Clause 7 of Bill C-11 to amend section 36 of the act deals with mediation and arbitration. Clause 7 was introduced without consultation with the shipper community during the committee stage in front of the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities. The shipper community does not support the inclusion of clause 7 for five reasons mentioned in the CITA brief.

In addition, the Canadian Fertilizer Institute has provided additional comments. I have given copies of those comments to the clerk and he will circulate them when they are translated into French. I will read those comments from the Canadian Fertilizer Institute now.

They say, in regard to the commercial dispute resolution, CDR, and the implications for the clause 7 of the bill:

In particular, as the lead association on the CDR discussions between shippers and railways, CFI would state that the amendment is an attempt to push shipper associations into accepting a CDR regime that would restrict application to the minority of their members' rail freight movements, i.e. is Canadian domestic traffic only. CFI was very clear from the beginning that inclusion of all Canadian-originated traffic —

that is, whether it ends in Canada, ends at a port or ends in the United States —

is essential, and —

this fundamental principle —

is supported by Canadian and international law. The railways initially agreed, then pulled back, then came back with partial responses; this amendment has the effect of limiting shippers' negotiating ability to secure this critical element for the CDR, and needs to be withdrawn.

CFI is very disappointed that Transport Canada has taken this role in what was supposed to be commercial negotiations. We would express the concern that the Agency could be drawn in to establishing similar regulatory policy making decisions whenever they make decisions under the auspices of the so-called "commercial" arbitration. This is a significant change in the balance

Premièrement, dans l'énoncé de politique, le libellé révisé de l'article 2 du projet de loi C-11, qui modifie l'article 5 de la loi, répond aux objectifs de mise à jour et de simplification tout en veillant à ce que l'intention de l'énoncé de politique corresponde à celui de la Loi de 1996 sur les transports au Canada. Ce sens est fondamentalement important pour protéger la jurisprudence qui a évolué depuis la Loi de 1967 sur les transports nationaux. L'ACTI appuie l'énoncé de politique proposé à l'article 2 du projet de loi C-11.

L'article 7 du projet de loi C-11 visant à modifier l'article 36 de la loi traite de la médiation et de l'arbitrage. L'article 7 a été déposé sans consultation préalable des expéditeurs au moment où le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes procédait à l'examen du projet de loi. Les expéditeurs n'acceptent pas l'inclusion de l'article 7 pour les cinq raisons mentionnées dans le mémoire de l'ACTI.

De plus, l'Institut canadien des engrais a fait d'autres commentaires. J'ai remis des copies de ces commentaires au greffier qui les distribuera quand ils seront traduits en français. Je vais vous lire ces commentaires.

Il est dit, en ce qui concerne le règlement des différends commerciaux et les conséquences sur l'article 7 du projet de loi :

En particulier, l'ICE, à titre d'association responsable dans les discussions sur le règlement des différends commerciaux entre les expéditeurs et les chemins de fer, soutiendrait que l'amendement viserait à pousser les associations d'expéditeurs à accepter un mécanisme de règlement des différends commerciaux qui limiterait le transport des marchandises par rail de leurs membres à l'intérieur du Canada seulement. L'ICE a, dès le début, dit très clairement que l'inclusion de toute la circulation en provenance du Canada...

que la destination soit au Canada, soit un port ou soit aux États-Unis...

est essentielle, et...

ce principe fondamental...

conforme aux droits canadien et international. Les sociétés ferroviaires avaient d'abord accepté cette proposition, elles se sont ensuite récusées, puis elles ont présenté des réponses partielles; cet amendement a pour effet de limiter la capacité de négociation des expéditeurs afin de conserver cet élément critique règlement des différends commerciaux, et il faut le supprimer.

L'ICE est très déçu que Transports Canada ait assumé ce rôle dans ce qui était supposé être des négociations commerciales. Le fait que l'Office puisse être amené à établir un processus similaire d'élaboration de politique de réglementation chaque fois qu'il prend des décisions sous le couvert du soi-disant arbitrage « commercial » nous préoccuperait. Il s'agit là d'un changement considérable

between shipper-carrier interests, and needs full discussion by all parties.

The bill was not discussed when the bill was before the House of Commons. We certainly would prefer to see clause 7, amending section 36 of the act, withdrawn.

Clause 12 of the bill, amending subsections 53(1) and 53(2) of the act, deals with a statutory review of the act. With the current four-year statutory review report having been tabled in 2001, as required by the 1996 act, amendments to the act still have not been made and we are now in mid-year 2007. The proposal to change the statutory review to an eight-year starting period from four years we think is a significant step backwards.

CITA does not support the revision proposed in clause 12 of Bill C-11, amending and recommends that the provisions that are in the act now should remain. CITA recommends that clause 12 be deleted from Bill C-11.

Finally, I want to talk about review of railway service quality. There has been a serious deterioration of rail freight service quality by the Class I railways over the past number of years, probably going back at least seven years. In their submission today, the Western Grain Elevator Association, WGEA, will make recommendations regarding the inclusion of an independent review to be included in this bill. CITA endorses and supports the WGEA recommendation.

That is the end of my remarks. At the appropriate time, we are prepared to deal with any questions the members wish to ask.

The Deputy Chairman: Are there any parts of the bill you liked?

Mr. Ballantyne: We said we liked the policy statement as it is written. The provisions of this bill as they relate to freight transportation are the significant issues of concern to us. The other issues regarding, for example, aviation matters, the issue of the way rates are advertised, the way that the commuter operators would have access to railway property and so on, we have no comments on those clauses of the bill.

These clauses are the ones we wanted to stress, and we have no particular comments to make on the remainder of the bill.

Avrim Lazar, President and CEO, Forest Products Association of Canada: My apologies for being tardy. I was told I should blame security, but that would be cowardly; it was my own fault.

I can say right off the forest industry of Canada has little to say about commuter traffic, seeing as one cannot commute to our mills. They are a long way from downtown, and we ship little product by air, so we will deal with the freight shipment parts of the bill.

dans l'équilibre entre les intérêts des expéditeurs et ceux des transporteurs. Ce changement doit faire l'objet d'un débat exhaustif réunissant toutes les parties intéressées.

Le projet de loi n'a pas fait l'objet des discussions lorsqu'il a été présenté à la Chambre des communes. Nous préfererions que l'article 7, qui modifie l'article 36 de la loi, soit retiré.

L'article 12 du projet de loi, qui modifie les paragraphes 53(1) et 53(2) de la loi traite de l'examen de la loi. Il est prévu que la loi fasse l'objet d'un examen au plus tard quatre ans après son adoption, en 2001, ainsi que l'exige la loi de 1996, or les modifications à la loi n'ont pas encore été faites et nous sommes au beau milieu de 2007. Nous estimons que la proposition de changement de l'examen de la loi à huit ans au lieu de quatre ans est un pas considérable en arrière.

L'ACTI n'appuie pas la révision proposée dans l'article 12 du projet de loi C-11, et recommande que les dispositions en vigueur dans la loi demeurent en place. L'ACTI recommande de supprimer l'article 12 du projet de loi C-11.

Finalement, je veux parler de l'examen sur la qualité des services des chemins de fer. Les chemins de fer de catégorie 1 ont lourdement détérioré la qualité des services marchandises ferroviaires au cours des dernières années, remontant probablement au moins à sept ans. Dans son exposé d'aujourd'hui, La Western Grain Elevator Association (WGEA) recommandera d'inclure un examen indépendant dans ce projet de loi. L'ACTI appuie la recommandation de la WGEA.

Je suis arrivé à la fin de ma déclaration. Nous sommes prêts à répondre, en temps opportun, à toute question que les membres du comité voudraient nous poser.

Le vice-président : Le projet de loi comporte-t-il des parties qui vous plaisent?

M. Ballantyne : Nous avons dit que nous aimons l'énoncé politique tel qu'il est rédigé. Nous sommes plus intéressés par les dispositions relatives au transport des marchandises. Nous n'avons pas de commentaires à faire sur les autres questions concernant, par exemple, l'aviation, la publicité des tarifs, l'accès des exploitants de services ferroviaires de banlieue aux terrains appartenant aux chemins de fer, et cetera.

Ces dispositions sont celles que nous voulons souligner, nous n'avons pas de commentaires particuliers à faire sur le reste du projet de loi.

Avrim Lazar, président-directeur général, Association des produits forestiers du Canada : Je vous prie de m'excuser d'être en retard. On m'a dit que je devrais dire que c'est à cause de la sécurité, mais ce serait lâche de dire cela; c'est vraiment ma faute.

Tout d'abord, l'Association des produits forestiers du Canada a très peu de choses à dire sur les services ferroviaires de banlieue, étant donné que personne ne peut les utiliser pour venir dans nos scieries qui sont situées loin des centres-villes, et nous expédions peu de produits par voie aérienne, nous sommes donc intéressés aux parties du projet de loi concernant le transport des marchandises.

I will divide my remarks into two parts. The first is general remarks about the materiality of this industry; what does it mean to Canadians? The second part is remarks specific to the bill.

On materiality, the forest industry employs 300,000 people and another 600,000 jobs depend upon it. These jobs are in rural areas, which are irreplaceable.

As everyone in this room knows, we sell 60 per cent of our products in the global marketplace, which means we compete with the likes of Indonesia, China and Brazil. It is a hard business. The only way we succeed is by innovating and reducing costs. We have done that year after year, and we are the most successful forest products exporting nation in the world.

Rail transportation is 20 per cent of our fixed costs. We are far away from town; we must put our stuff — the two-by-four lumber, the newsprint rolls and the pulp rolls — on a train to deliver it to market. Ninety per cent of our mills are captive to a single railway.

Monopolies are bad things. They are bullies; they overcharge and they can destroy the economies of towns. The railways are good. CN is great and CP is great. Giving them a monopoly is a big mistake because they do what every monopoly does — they overcharge.

We would not mind being overcharged if we could pass it on to our customers and let them worry about it, but we cannot; we sell in the global marketplace. We conducted an objective, arm's length study to determine to what extent we were overcharged. The answer was, for our industry only, \$280 million a year. That amount is over and above the normal rate of return. In addition to a healthy profit, the railways are taking an extra \$280 million because there is no competition.

We cannot afford this rate. It is killing rural towns. Rural towns depend upon the cheapest possible transportation. We want the railways to make money. We want them to invest money. We want them to continue to be exceptionally good, as they are, but they cannot pocket the extra money. They can only take what they would take if they had competition.

This problem is not a railways problem; it is a government problem because successive governments have failed to put into place measures to force some sort of market discipline on rail transportation costs.

At this point, I will bang the table: done. I was told I should stomp my feet and bang the table, so I want the record to show I did not actually stamp my feet.

Je formulerai mes observations en deux parties. Je présenterai d'abord des remarques générales sur l'importance de ce secteur; ce qu'il signifie pour les Canadiens. La deuxième partie se composera de remarques portant sur le projet de loi.

Au sujet de son importance, l'industrie forestière emploie 300 000 personnes et 600 000 autres emplois en dépendent. Ces emplois se trouvent dans des zones rurales et sont irremplaçables.

Comme tous ceux ici présents le savent, 60 p. 100 de nos produits sont commercialisés sur le marché mondial, ce qui signifie que nous avons pour concurrents des pays comme l'Indonésie, la Chine et le Brésil. C'est un secteur difficile. La seule façon pour nous de réussir est d'innover et de réduire les coûts. Ce que nous avons fait année après année et nous sommes le plus grand exportateur de produits forestiers au monde.

Le transport ferroviaire compte pour 20 p. 100 de nos coûts fixes. Nous sommes loin des villes; nous devons charger nos produits — le petit bois d'œuvre de deux sur quatre, les rouleaux de papier journal et les rouleaux de pâte — dans un train pour les livrer aux marchés. Quatre-vingt-dix pour cent de nos scieries sont à la merci d'une seule compagnie de chemin de fer.

Les monopoles ne sont pas une bonne chose. Ils intimident; ils font payer un prix excessif et peuvent détruire l'économie des villes. Les compagnies de chemin de fer sont une bonne chose. Le CN et le CP sont d'excellentes compagnies. Leur donner un monopole est une erreur grave parce qu'elles font ce que tout monopole veut faire — elles demandent un prix excessif.

Payer un prix excessif ne nous dérangerait pas si nous pouvions faire la même chose à nos clients et leur passer le problème, mais nous ne nous pouvons pas le faire; nos produits sont vendus sur le marché international. Nous avons fait une étude indépendante et objective afin de mesurer le prix excessif que nous payons. L'étude a révélé que notre industrie payait annuellement à elle seule 280 millions de dollars. Ce montant est bien supérieur au taux de rentabilité normal. En plus de faire de gros profits, les compagnies ferroviaires empochent 280 millions de dollars de plus parce qu'elles n'ont pas de concurrence.

Nous n'avons pas les moyens de payer ce montant. Ces coûts tuent nos localités rurales qui dépendent du transport au coût le plus réduit possible. Nous voulons que les compagnies ferroviaires gagnent de l'argent. Nous voulons qu'elles investissent l'argent. Nous voulons qu'elles continuent à être exceptionnellement bonnes, elles le sont, mais elles ne peuvent pas empocher de l'argent en plus. Elles ne devraient prendre que ce qu'elles gagneraient si elles avaient des concurrents.

Ce problème n'est pas un problème de chemins de fer; c'est un problème de gouvernement car les gouvernements qui se sont succédé n'ont pas réussi à mettre en place des mesures imposant une discipline de marché aux coûts du transport ferroviaire.

C'est à ce moment que je dois donner un coup sur la table : voilà, c'est fait. On m'a dit que je devais taper du pied et donner un coup sur la table; je veux que l'on sache, aux fins du compte rendu, que je n'ai pas tapé du pied.

Going to the bill itself, the eight-year period is a profound mistake. Global commerce changes quickly. Thomas Friedman said in one of his most recent books that we have moved from a world in which the big eat the small to a world in which the fast eat the slow. If we make this provision a critical part of our competitiveness as a country — if we put it in concrete and only review something as important as this act every eight years — we are saying we will be slow, clumsy and incapable of adjusting to changes in global reality. I think four years is a maximum period to review this act.

Two, like all our colleagues, we object to clause 7 of the bill being introduced without any consultation with the shippers. Clause 7 sends things to the agency. It is shocking that you would ignore the uses of the railways, but had we been consulted we would have said “bad idea.”

Three, we want to see — and it is not in this bill so we hope to see it in successive bills — the expansion of final offer arbitration because that seems to be the only competitive mechanism that has some influence.

Four, we would love to see a legislated service quality review.

I will talk now about service. We have a mill. People chop down trees, the trees go to the mill and out comes rolls of pulp. We must put them on a car or send everyone from the mill home. We have no place to put this stuff out in the bush. Unless we know that we will receive quality service and good cars when we need them, we cannot do our business. Because we deal with a monopoly and because 90 per cent of our mills are captive to a single rail line, we take whatever they give us. If we complain they say, see if you get a car next week. We want to see a service review.

We are not criticizing the railway. They are doing their job well. However, they behave like every other economic monopoly in the world. They exploit their customers.

Cam Dahl, Director of Government Relations, Agricore United, Western Grain Elevator Association: Thank you for inviting us to give our views on the bill.

I have a quick correction. I am not employed by the association. I work for one of the members of the association, Agricore United, in government relations.

The WGEA is an association of eight farmer-owned public and private grain businesses operating in Canada. Collectively, we handle in excess of 90 per cent of Western Canada's pulp grain exports. Our members account for approximately

Pour parler du projet de loi proprement dit, la période de huit ans est une grave erreur. Le commerce mondial change rapidement. Thomas Friedmann a dit dans l'un de ses plus récents livres que nous sommes passés d'un monde où le grand mangeait le petit à un monde où celui qui est rapide mange celui qui ne l'est pas. Si l'on fait de cette disposition une partie essentielle de notre compétitivité nationale — si on la met en œuvre et si l'on ne fait pas l'examen de quelque chose d'aussi important que cette loi tous les huit ans — cela voudra dire que nous serons lents, maladroits et incapables de s'adapter aux changements de la réalité mondiale. J'estime que quatre ans est la période maximale pour faire l'examen de cette loi.

Deuxièmement, comme tous nos collègues, nous avons des réserves à l'égard de l'article 7 du projet de loi présenté sans consultation préalable des expéditeurs. L'article 7 élargit le rôle de l'Office. Il est choquant que vous ayez ignoré les utilisations des chemins de fer, mais si on nous avait consultés, nous aurions dit que c'est une « mauvaise idée. »

Troisièmement, nous souhaiterions — pas dans ce projet de loi, nous espérons le voir dans des projets subséquents — que l'arbitrage final soit élargi puisque c'est le seul mécanisme compétitif qui a une certaine influence.

Quatrièmement, nous aimerions voir un examen législatif de la qualité des services.

Je vais maintenant parler du service. Nous avons une scierie. Les gens abattent des arbres qui sont envoyés à la scierie et en sortent sous forme de rouleaux de pâte. Nous devons les charger dans des wagons ou envoyer tout le monde de la scierie à la maison. Nous n'avons pas de place dans les terrains boisés pour entreposer tous ces produits. À moins d'être sûrs de recevoir un service de qualité et des wagons en bon état quand nous en avons besoin, nous ne pouvons pas fonctionner. Étant donné que nous sommes confrontés à un monopole et que 90 p. 100 de nos scieries sont captives d'une seule ligne de chemin de fer, nous prenons ce qu'ils nous donnent. Si nous nous plaignons, ils nous disent : vous verrez si vous allez avoir un wagon la semaine prochaine. Nous voulons qu'un examen de la qualité du service soit mis en place.

Nous ne critiquons pas les sociétés ferroviaires. Elles font très bien leur travail. Elles se conduisent cependant comme tous les autres monopoles économiques au monde. Elles exploitent leurs clients.

Cam Dahl, directeur des relations gouvernementales, Agricore United, Western Grain Elevator Association : Merci de nous avoir invités à vous faire part de notre point de vue concernant le projet de loi.

Je voudrais apporter une petite correction. Je ne suis pas employé par l'association. Je travaille pour l'un des membres de l'association, Agricore United, aux relations gouvernementales.

La WGEA est une association regroupant huit compagnies céréalières publiques et privées faisant affaire au Canada et appartenant à des producteurs qui, ensemble, manutentionnent plus de 90 p. 100 des exportations de grains en vrac dans l'ouest

20 per cent of railway revenues in Canada and pay a total freight bill in excess of \$1 billion a year each year.

The WGEA has two specific recommendations for changes to Bill C-11: First, to add a section to enshrine a railway level-of-service review into law; and second, to reduce the statutory review period from eight to four years.

I will give you some background to put these recommendations into context. Farmers and grain companies have invested heavily in the western grain handling system in the last 20 years. In response to railway demands for consolidating shipping points, grain companies constructed high throughput elevators with the capability of loading up to 100 cars in 24 hours, and closed hundreds of small country elevators in the Prairies.

This was done with the promise of greater efficiency in the system and better rail service to the elevators. Unfortunately, more than ever, we find ourselves struggling to meet contractual commitments due to railway shortfalls, inefficiencies and failures.

The current federal legislation does little to assist in correcting these deficiencies. Transportation services result in extra costs. These extra costs are seen through additional country elevator staffing required to meet loading requirements when delayed cars finally arrive and staffing requirements put in place when cars do not arrive.

We also see increased costs at the terminals due to lack of reliability of arrival times, vessel demurrage and contract penalties when grain does not move into port to meet our contractual commitments.

There is also a cost, one that is difficult to measure, from lost sales opportunities or sales delayed beyond premium price periods. This cost is exacerbated as Canada's reputation as an unreliable supplier grows.

Canadian shippers face an accountability problem. For example, companies are required to load 100-car unit trains within 24 hours or 50-car unit trains in 10 hours to achieve efficiency-rate incentives from the railways. In addition, once cars arrive at terminal port positions, operators must unload cars within 24 hours or are subject to railcar demurrage.

We do not think these financial accountability measures are bad. They are a good thing as they increase and promote efficiency.

Unfortunately there is no corresponding accountability on the railway side for failure to spot cars or deliver cars to the terminals within a specified time. Simply put, there are no penalties for a railway if it fails to provide service.

du Canada. Nos membres génèrent environ 20 p. 100 des recettes des chemins de fer au Canada et payent une facture totale de transport de plus de un milliard de dollars chaque année.

La WGEA a deux recommandations particulières visant à modifier le projet de loi C-11 : premièrement, l'ajout d'un article pour inscrire dans la loi un examen du niveau du service des chemins de fer; et deuxièmement, la réduction de huit à quatre ans du délai de l'examen prévu par la loi.

Permettez-moi de faire un petit historique pour situer ces recommandations dans le contexte. Les cultivateurs et les compagnies céréalières ont énormément investi dans le système de manutention des céréales de l'Ouest au cours des 20 dernières années. En réponse aux demandes des sociétés ferroviaires visant le regroupement des points d'expédition, les compagnies céréalières ont construit des silos à haute capacité pouvant charger jusqu'à 100 wagons en 24 heures et fermé des centaines de petits silos situés dans les Prairies.

Cela a été fait dans le but d'améliorer l'efficacité du système et les services des chemins de fer au niveau des silos. Malheureusement, nous avons de plus en plus de difficultés à nous acquitter de nos engagements contractuels à cause des carences, des inefficiences et des échecs des chemins de fer.

La législation fédérale actuelle nous est fort peu utile pour remédier à ces problèmes. Les services de transport ont entraîné des coûts supplémentaires en raison du personnel additionnel que nous avons dû placer dans les silos régionaux pour assumer nos responsabilités de chargement lorsque les wagons finissent par arriver et aussi en raison de la dotation en personnel quand les wagons n'arrivent pas.

Nous assistons aussi à une augmentation des coûts dans les gares à cause du manque de fiabilité des arrivées de trains, à cause des droits de stationnement et des pénalités contractuelles imposées lorsque les céréales n'arrivent pas au port dans les délais prescrits dans les contrats.

Il y a aussi un coût qui est difficile à mesurer et qui est dû à la possibilité de perdre des ventes ou de ventes effectuées après les périodes durant lesquelles les prix sont élevés. Ce coût augmente à mesure que s'accroît la réputation de fournisseur non fiable du Canada.

Les expéditeurs canadiens sont confrontés à un problème de responsabilité. Par exemple, les sociétés sont tenues de charger des trains de 100 wagons en 24 heures, ou de 50 wagons en 10 heures, pour toucher des incitatifs. En outre, quand les wagons arrivent au port, les exploitants de terminaux doivent les décharger en 24 heures s'ils veulent éviter des frais de surestaries.

Nous ne pensons pas que ces mesures relatives à la responsabilité financière soient mauvaises. Elles sont bonnes car elles accroissent et favorisent l'efficacité.

Malheureusement, il n'y a pas l'équivalent de cette responsabilité du côté des compagnies de chemin de fer pour ce qui est de livrer des wagons aux terminaux dans les délais impartis. En fait, les compagnies de chemin de fer ne reçoivent pas d'amendes si elles ne fournissent pas les services requis.

As shippers we are captive. A grain company situated on a railway line has little choice but to ship on that railway. Service will be offered under terms that minimize railway costs, not necessarily to meet the transportation needs of the grain industry. The assumption is that the grain will move eventually. The negative impact of untimely movement on the operation of grain companies and farmers is not a factor in service decisions.

Again, as my friends said, the railways are not operating in an unpredictable manner. They are maximizing their returns in the current legislative environment and cannot be expected to change behaviour until federal transportation law is amended.

The WGEA is a member of the broad coalition of rail shippers. On May 5, 2006, an agreement was reached between the government and the coalition on the types of changes that should be made to the Canada Transportation Act. The changes were intended to address railway service problems before they occur, primarily by changing railway behaviour through greater accountability, and also to improve upon the shipper remedies once an incident occurs.

The May 5 agreement also included a commitment for a detailed review of the level-of-service and railway accountability concerns within 30 days after the passage of a rail bill.

While the government had initially signalled that it was prepared to take the legislative action outlined by shippers, we have grown concerned that our requirements for improvements are being pushed off the table. We are concerned that the rail bill may not be introduced or even worse, that it will not come close to reflecting the May 5 agreement. We are also concerned that the level-of-service review may not be considered.

How does this information relate to Bill C-11? It is important to state that Bill C-11 alone will not address the poor rail service and general lack of accountability. However, the two amendments we propose would help achieve a small portion of the necessary balance.

The May 5 agreement was a compromise, an agreement of what could have been brought into the Canada Transportation Act to begin to resolve problems such as the lack of accountability. No shippers around the May 5 table believed that the compromised solution would solve all the problems.

This is why the level-of-service review is so important. A rapid review would allow the industry and government to quantify the impact and service shortfalls, to cross all sectors in the economy, to identify roadblocks to reliable rail service and to identify legislative and non-legislative solutions to correct service shortfalls.

Nous, les expéditeurs, sommes pris en otage. Une entreprise de grain située sur une ligne de chemin de fer donnée n'a d'autre choix que d'utiliser cette dernière. Les services sont offerts dans des conditions qui minimisent les coûts d'expédition, pas nécessairement pour satisfaire aux besoins de transports de l'industrie du grain. On présume que le grain sera expédié de toute façon. Les conséquences négatives des retards dans l'expédition du grain, pour les entreprises et pour les fermiers, ne sont pas prises en compte dans les décisions ayant trait aux services offerts.

Encore une fois, comme l'ont dit mes amis, les sociétés ferroviaires ne fonctionnent pas de manière imprévisible. Elles maximisent leurs profits dans le cadre du régime législatif actuel. On ne peut s'attendre à ce qu'elles modifient leur comportement tant que la loi fédérale sur les transports n'aura pas été modifiée.

La WGEA est membre d'une vaste coalition d'expéditeurs. Le 5 mai 2006, un accord a été conclu entre le gouvernement et la coalition sur les changements qui devraient être apportés à la Loi sur les transports au Canada. Les modifications demandées sont destinées à prévenir l'apparition de problèmes dans le transport ferroviaire, essentiellement par la modification du comportement des chemins de fer en leur attribuant plus de responsabilités et en améliorant les recours des expéditeurs en cas d'incident.

L'accord du 5 mai comprenait aussi un engagement du ministre des Transports à entreprendre une révision plus détaillée du niveau de service et de la responsabilité des sociétés de chemins de fer dans les 30 jours suivant l'adoption du projet de loi.

Alors que le gouvernement avait déclaré au départ qu'il était prêt à considérer la mesure législative proposée par les expéditeurs, nous nous demandons aujourd'hui si nos demandes n'ont pas été mises de côté. Nous nous inquiétons que le projet de loi sur le transport ferroviaire ne soit pas présenté ou même pire, qu'il ne reflète pas même de loin l'accord du 5 mai. La possibilité que l'examen du niveau de service ne soit pas considéré nous préoccupe aussi.

Quel est le rapport entre ces renseignements et le projet de loi C-11? Il est important de dire que le projet de loi C-11 ne règlera pas, à lui seul, la mauvaise qualité du service des chemins de fer et le manque général de responsabilité. Cependant, les deux amendements que nous proposons aideraient à établir une petite partie de l'équilibre nécessaire.

L'accord du 5 mai était un compromis, un accord sur ce qui aurait pu être inclus dans la Loi sur les transports au Canada pour commencer à résoudre des problèmes tels que le manque de responsabilité. Aucun des expéditeurs présents aux négociations du 5 mai ne croyait que la solution de compromis résoudrait tous les problèmes.

C'est la raison pour laquelle l'examen du niveau de service est si important. Un examen rapide permettrait au secteur et au gouvernement de mesurer l'effet et les carences du service, de revoir tous les secteurs de l'économie, d'identifier ce qui fait obstacle à un service fiable de la part des chemins de fer et de trouver les solutions législatives et non législatives qui permettraient d'améliorer le service.

At the May 5 meeting, representatives of the minister's office agreed that a level-of-service review would begin 30 days after the passage of the rail bill. Given the elapsed time and given that a rail bill has yet to be introduced, let alone passed by Parliament, and given that the key elements of the May 5 agreement appear to have fallen off the table, we ask the Senate to amend Bill C-11 to make this review statutory.

We no longer have confidence that this critical element of the May 5 agreement will be carried out unless it is required by law. We believe that Bill C-11 is the appropriate legislative vehicle to introduce the statutory review into the Canada Transportation Act.

For example, Bill C-11 already anticipates changes to the review and parliamentary reporting processes of the Canada Transportation Act. Again, clause 11 of the bill amending section 52(1) of the act deals with the industry overview and industry review. Clause 12, amending subsections 53(1) and 53(2) of the act, deals with the amendments of the statutory review process.

Some might suggest that the requirement for this review be left to the railway bill. I am concerned that if this course of action is taken, the argument will be presented that this amendment should have been included in Bill C-11 and the initiative will be lost.

The WGEA believes that clause 11 of Bill C-11 is the appropriate section in which to insert the requirement for a level-of-service review. We have prepared a draft amendment to the bill for your consideration that would accomplish the goal. I will not read the amendment but it is included in our written brief, which I believe has been circulated.

My friends have already outlined why we believe that the statutory review period should not be extended and, given the current climate of rapid economic change in the global markets, it would make more sense perhaps to shorten the review.

I will not go through the reasons again, but, as has been pointed out, the last review was tabled in Parliament in 2001 and we have yet to see the required legislation presented to Parliament.

The WGEA therefore agrees with the other associations represented here that the statutory review period be initiated no later than four years after the coming into force of Bill C-11. In conclusion, our main objective is balanced accountability. The railway should be held accountable at the same level of performance to which they hold shippers. It is important to recognize that unless we have a railway accountability that results in significant improvements to the level of service that shippers receive we will continue to see an erosion of our competitive position in the international markets. I mentioned previously that Canada has developed a reputation as an unreliable supplier: that is the case in the grain market. We are not viewed as a country that can be relied upon to supply the product when we say it will be delivered. That reputation is costly to the grain industry and to farmers. Service shortfalls result in lost grain sales domestically

À la réunion du 5 mai, des représentants du ministère ont accepté qu'un examen du niveau du service commence 30 jours après l'adoption du projet de loi sur le transport ferroviaire. Étant donné le temps écoulé et le fait qu'un tel projet de loi n'a pas été encore déposé, et encore moins adopté par le Parlement, et vu que les éléments essentiels de l'accord du 5 mai semblent avoir été oubliés, nous demandons au Sénat de modifier le projet de loi C-11 afin que cet examen soit obligatoire.

Nous ne croyons plus que cet élément essentiel de l'accord du 5 mai sera adopté sauf si la loi l'exige. Nous croyons que le projet de loi C-11 est l'instrument législatif approprié pour inscrire l'examen dans la Loi sur les transports au Canada.

Par exemple, le projet de loi C-11 prévoit déjà des modifications de l'examen et du processus de présentation de rapports au Parlement de la Loi sur les transports au Canada. Encore une fois, l'article 11 du projet de loi qui modifie le paragraphe 52(1) de la loi traite des rapports du ministre. L'article 12, qui modifie les paragraphes 53(1) et 53(2) de la loi, traite des modifications du processus de l'examen complet.

Certains pourraient proposer que la demande de cet examen soit faite dans le cadre du projet de loi sur le transport ferroviaire. Ce qui me préoccuperait dans ce cas, c'est que l'on pourrait dire que cet amendement aurait dû être inclus dans le projet de loi C-11 et l'initiative serait alors mise de côté.

La WGEA croit que l'article 11 du projet de loi C-11 est approprié pour y inclure la demande d'un examen du niveau de service. À cet effet, nous avons préparé pour que vous l'examiniez un projet d'amendement du projet de loi. Je ne lirai pas l'amendement, il est joint à notre mémoire qui, me semble-t-il, a été remis aux membres du comité.

Mes amis ont déjà souligné les raisons pour lesquelles nous croyons que le délai de l'examen complet ne devrait pas être prolongé et, au regard des changements économiques rapides qui existent aujourd'hui dans les marchés internationaux, il serait peut-être plus logique de raccourcir le délai.

Je ne reviendrai pas sur les raisons, mais comme il a été souligné, le dernier examen a été déposé au Parlement en 2001 et nous attendons encore de voir la mesure législative requise présentée au Parlement.

Par conséquent, la WGEA s'accorde, avec les autres associations représentées ici, à ce que la période d'examen commence au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du projet de loi C-11. En conclusion, notre objectif fondamental est d'instaurer un régime de responsabilité équilibré. Les chemins de fer devraient avoir, au niveau de la performance, le même degré de responsabilité que celui des expéditeurs. À moins que les chemins de fer aient une responsabilité pour apporter des améliorations importantes au niveau de service offert aux expéditeurs, la position de notre pays dans les marchés internationaux continuera de s'affaiblir, il est important de le savoir. Tout à l'heure, j'ai dit que le Canada s'était taillé une réputation de fournisseur non fiable : c'est le cas dans le marché de grains. Notre pays n'est pas considéré comme étant fiable dans la livraison de produits dans les délais prescrits. Cette réputation

and internationally. There is lost revenue because grain will be sold outside of peak price periods, and there is a large potential for significant vessel demurrage bills, lost confidence in Canada as a supplier and higher costs to farmers. All these costs will make Canadian grain, oilseeds and special crop production less viable. As a first step, a railway accountability level-of-service review is required to understand properly problems faced by shippers, and hopefully the review will include positive recommendations for change.

Ian May, Chair, Western Canadian Shippers' Coalition:

Mr. Chairman, honourable senators and colleagues, thank you for taking the time to listen to us this evening as we comment on Bill C-11. I will not reiterate what you have heard. You can understand that the complaints of shippers will be similar. Unaccustomed as I am to doing this, I will read from my prepared text.

I want to mention that the Western Canadian Shippers' Coalition, WCSC, is a collage. It has forest products members and members that ship grain products but also coal and various other commodity products, sulphur included, to ports. We have a broader view and probably a broader exposure to railway monopoly behaviour than my two colleagues to the immediate right. Mr. Ballantyne's group is as diverse as ours. Our members account for 280,000 jobs in Western Canada and, two years ago, their products totalled \$24.5 billion annually in sales, not an insignificant group.

As Mr. Lazar explained, there are costly ramifications to being subjected to the monopolistic behaviour of a rail carrier. While those costs have significant negative impacts on the bottom lines of commodity shippers, the damage goes further and deeper than that.

WCSC membership is comprised of a variety of shippers, and this broad spectrum of commodity products leads to interesting conversations around the board because it impacts different shippers in different ways. For shippers such as forest products shippers, when they expect and are contracted to receive 40 cars a week and those 40 cars are to be spread out from either Tuesday to Friday or Monday to Thursday and they all 40 arrive on a Friday, the railway puts a little checkmark, yes the cars arrived on time. Meanwhile, the shipper is forced to handle 40 cars that they have no capacity to handle. Their siding is probably equipped to handle 12. They have brought in extra shifts at the time to load these cars each of the expected nights, Tuesday, Wednesday and Thursday but finally on Friday, the cars arrive. Shippers have paid for overtime shifts because their contracts are constructed that way and finally all of them arrive on one night. They have no hope of loading those cars by the weekend and then they are charged the additional insult of a demurrage cost for those cars that sit unloaded over the weekend and into the next week.

fait beaucoup de tort à l'industrie céréalière et aux cultivateurs. Les carences du niveau du service causent la perte de ventes de grains au pays et à l'étranger. Il y a une perte de recettes parce que les céréales seront vendues en dehors des périodes durant lesquelles les prix sont élevés. Il y a un grand risque de frais élevés de surestaries pour les navires, de perte de confiance envers le Canada en tant que fournisseur et de coûts plus élevés pour les cultivateurs. Tous ces coûts affaibliront la viabilité de la production de céréales, d'oléagineux et de cultures spéciales au Canada. Il faut, dans un premier temps, faire l'examen de la responsabilité des chemins de fer au niveau du service afin de bien comprendre les problèmes auxquels sont confrontés les expéditeurs et, espérons-le, de l'examen découleront des recommandations positives pour apporter des changements.

Ian May, président, Western Canadian Shipper's Coalition :

Monsieur le président, honorables sénateurs et chers collègues, je vous remercie de prendre le temps d'écouter ce que nous avons à dire ce soir au sujet du projet de loi C-11. Je ne vais pas répéter ce que vous avez entendu. Vous comprenez que les expéditeurs ont des plaintes similaires. Comme je n'ai pas l'habitude de faire cela, je lirai mon texte.

La Western Canadian Shipper's Coalition (WCSC) est une coalition. Elle regroupe des sociétés de produits forestiers, des expéditeurs de céréales, mais aussi de charbon et d'autres marchandises, y compris le soufre, vers des ports. Nous avons une perspective plus large et nous subissons probablement plus le monopole des chemins de fer que les associations de mes deux collègues assis à ma droite. Le groupe de M. Ballantyne est aussi varié que le nôtre. Nos membres ont créé 280 000 emplois dans l'Ouest canadien et, il y a deux ans, leurs ventes s'élevaient à 24,5 milliards de dollars par an, ce n'est donc pas un groupe insignifiant.

Ainsi que l'a expliqué M. Lazar, les répercussions du monopole exercé par un transporteur ferroviaire sont coûteuses. Bien que ces coûts aient un effet négatif considérable sur les bénéfices nets des expéditeurs de marchandises, les problèmes sont beaucoup plus graves et complexes.

La WSCS compte parmi les membres des expéditeurs de marchandises très différentes et cette grande diversité est l'objet, en raison de ses répercussions sur les expéditeurs, de conversations intéressantes au sein du conseil. Selon les modalités de leur contrat, 40 wagons doivent être livrés aux expéditeurs de produits forestiers au cours de la semaine. Un certain nombre de wagons devraient arriver chaque jour entre le mardi et le vendredi ou entre le lundi et le jeudi, mais voilà que 40 wagons arrivent tous ensemble un vendredi. Pour la société ferroviaire, les délais sont respectés. Cependant, l'expéditeur va être obligé de charger 40 wagons alors qu'il n'a pas de moyens matériels de le faire. En attendant les wagons les mardis, mercredis et jeudis soirs, il avait des équipes supplémentaires sur place pour aider au chargement, mais les wagons arrivent finalement le vendredi. L'expéditeur a payé des heures supplémentaires à des équipes, conformément aux contrats qu'il a signés, et finalement les wagons sont tous arrivés la même nuit. Il lui est impossible de charger les wagons avant la fin de semaine et, pour l'insulter encore plus, on lui facture des

Meanwhile the railways have a checkmark noting the cars were delivered on time. This sort of behaviour has brought us to a state of frustration.

This group of shippers is utterly unique in that we compete with each other daily. We have different goals, aims and ambitions. We compete within and outside Canada, yet we have stuck together since May 5 and are still sticking together probably tighter than ever. There is only one thing that can bind us that way and it is the common abuse of a common enemy. I am not as kind to the railways as Mr. Lazar. They have taken a certain joy in their monopoly position. The phrase, "we have been railroaded," comes from somewhere. They are not benevolent folks by nature and they do not act in benevolent ways. They not only hurt the shippers here, I would argue they hurt the national economy and the national reputation of Canada in more ways than grain shipments only. They are hurting in terms of lumber shipments and every commodity that our group represents.

I want to draw an analogy between a railway and a taxi cab. Railway people generally view it this way. If the railways are doing fine, we have a healthy economy and if the taxis are busy then the city is thriving, but railways and taxis do not drive the economy: they are barometers of the economy. For them to reap all the profit from the economy is damaging. The value of the goods being shipped by the railways is at issue here, and it is the volume and quantity of those goods that make Canada the robust trading nation it is today. It is historically true and it will be true for a long time. Anything that harms those commodity products harms Canada and I would argue we are sliding, as a nation, in terms of the backbone of this country, which is international trade. Unless that situation changes, we will continue to slide to the point where we cannot compete at all.

That is a serious accusation and a serious statement but it is not a false one. Unfortunately we cannot go up to railway managers, smack them across the head and tell them: "Smarten up, you are hurting the country." They tend to respond to shareholder value and they do that because the Canada Transportation Act lets them do that. You have heard about two or three specific problems we have with Bill C-11 and you will hear more when the minister eventually introduces the changes designed to help shippers, but I will quote from an article that tells you what motivates railways and explains why they behave the way they do. The quote is from a 2006 analysis conducted by UBS, a private Zurich-based investment bank that does business in North America. They are commenting on the CSX Corporation, a railway that operates in the eastern United States:

Another aspect of operations that CXS now appears to understand is the operations vs. marketing trade-off and the fact that they need to be more inflexible with

droits pour le stationnement de ces wagons vides durant la fin de semaine et la semaine qui suit. Or, pour les sociétés ferroviaires les wagons ont été livrés dans les délais. Ce genre de comportement a fait naître en nous un état de frustration.

Le groupe d'expéditeurs ici présent est vraiment spécial car nous nous faisons la concurrence tous les jours. Nos objectifs, nos buts et nos ambitions sont différents. Nous sommes concurrents à l'intérieur et à l'extérieur du Canada, pourtant nous faisons front commun depuis le 5 mai et nous continuons peut-être plus encore que jamais. Le mauvais traitement que nous subissons de la part d'un ennemi commun est la seule chose qui nous rallie. Je ne suis pas aussi tendre envers les chemins de fer que M. Lazar. Ils prennent un certain plaisir à exercer leur pouvoir monopolistique. L'expression « nous nous sommes faits rouler » doit bien provenir de quelque part. Ils ne sont pas naturellement bienveillants et leurs actions ne sont pas bienveillantes. Non seulement ils font du mal aux expéditeurs, mais aussi, à mon avis, à l'économie du pays et à la réputation du Canada et cela ne se limite pas seulement aux expéditions de céréales. Ils nuisent aux expéditions de bois d'œuvre et aux produits de notre groupe.

J'aimerais faire une analogie entre une société ferroviaire et un taxi. C'est généralement le point de vue des sociétés ferroviaires. Si les affaires marchent bien pour elles, l'économie est florissante et si les taxis sont occupés la ville est prospère, mais l'économie ne dépend ni des sociétés ferroviaires ni des taxis : ils en sont des indicateurs. Le fait que les sociétés s'accaparent tous les profits de l'économie est nuisible. Ce qui est en jeu, c'est la valeur des marchandises transportées par les sociétés ferroviaires, et si le Canada est une nation commerçante puissante, c'est en raison du volume et la quantité de ces marchandises. C'est historiquement vrai et ça le sera pour longtemps. Tout ce qui porte atteinte aux marchandises porte atteinte au Canada, d'ailleurs, je pense que nous reculons, en tant que nation, au niveau de ce qui est le fondement de notre pays, c'est-à-dire le commerce international. À moins que la situation ne change, nous continuerons à reculer jusqu'au point où nous ne serons plus du tout compétitifs.

Cette une grave accusation et une sérieuse déclaration, mais elles ne sont pas fausses. Malheureusement, nous ne pouvons pas tirer les oreilles des directeurs des sociétés ferroviaires et leur dire : « Réveillez-vous, vous faites du tort au pays. » Ils ont tendance à se préoccuper de la valeur pour l'actionnaire et ils le font parce que la Loi sur les transports au Canada le leur permet. Nous avons porté à votre attention deux ou trois problèmes particuliers que nous avons avec le projet de loi C-11 et nous vous en signaleront d'autres quand le ministre apportera éventuellement des changements visant à aider les expéditeurs. Permettez-moi de lire un article qui révèle les motivations des sociétés ferroviaires et explique pourquoi elles se comportent comme elles le font. L'extrait est tiré d'une analyse faite en 2006 par UBS, une banque d'investissements privés basée à Zurich et qui fait des affaires en Amérique du Nord. Il est question de CSX Corporation, une société ferroviaire de l'Est des États-Unis :

L'exploitation par rapport au compromis de commercialisation et le fait que la compagnie doit être plus inflexible avec les clients pour les aider en fin de compte

customers, in order to, ultimately, help them. This sounds counter-intuitive, but to use a simple example if we compare CSX with Norfolk Southern today, CSX provides customers with greater flexibility in terms of when and where it will pick up and deliver cars. Norfolk Southern, in contrast, will encourage/coerce customers into interacting with the railroad under its own terms and in a manner that benefits operations: i.e. fewer pick-ups and deliveries at times that maximize operating efficiencies. . . .

In brackets the telling phrase is:

Canadian National is the master at doing this and it's a key piece of its "precision railroading" culture.

Imagine ordering a cab and the drivers say they will show up when they bloody well feel like it or when they have another client to drop off in your neighbourhood so they can maximize their efficiency. That is the situation we face with railways.

I wanted to explain, in a little more detail, our concerns with clause 7 in Bill C-11, which enables the Canadian Transportation Agency to act as an arbitrator-mediator in disputes that involve the transportation of rail goods, and ancillary charges associated with transporting those goods. Mr. Lazar captured it well and Mr. Dahl also addressed it.

Clause 7 effectively imposes a regulatory regime on what is now a commercial dispute resolution process. One, it does not have the breadth to address disputes in the United States where most of our traffic goes, and two, it is re-regulation when we are supposed to be going the other way.

I do not know why it was introduced in the legislation at the eleventh hour, but if we had been given a chance to comment on it, we would have done our best to forestall it.

I will now talk about the May 5 agreement. Part of that agreement that has not been mentioned is shipper silence, in exchange for what was an arduous negotiation with Transport Canada officials and officials from the minister's office, which resulted in an agreement that is appended to our submission, and, I think, to other submissions.

As part of that agreement, shippers were to say nothing bad about Bill C-11: "If you did not have something glowing to say about it, say nothing." We said nothing. We kept our part of the bargain and it went to the House of Commons standing committee unopposed and uncommented on. You are the only parliamentary committee that will hear the words we are saying about Bill C-11, because we gave up that opportunity when we were promised that the government would use the May 5 agreement as the basis of amendments to the act going forward. We have since been told there is a new reality and

sont un autre aspect de l'exploitation que CSX semble comprendre aujourd'hui. Cela peut sembler contre-intuitif, mais prenons un exemple simple pour comparer CSX à Norfolk Southern aujourd'hui. CSX offre aux clients une plus grande flexibilité au niveau de la date et du lieu de ramassage et de livraison des wagons. En revanche, Norfolk Southern encouragera et poussera les clients à interagir avec la société ferroviaire en imposant ses de façon à en faire profiter l'exploitation, c'est-à-dire moins de ramassages et de livraisons à des moments à des heures qui maximisent l'efficacité de l'exploitation...

Voici la phrase capitale entre parenthèses :

Le Canadien National est le maître en la matière et c'est un élément essentiel de sa culture « d'expédition par rail de précision. »

Imaginez que vous commandez un taxi et que le chauffeur vous dise qu'il se présentera chez vous quand il en aura envie ou lorsqu'il déposera un autre client dans votre quartier afin de maximiser son efficacité. Voilà la situation à laquelle nous sommes confrontés avec les sociétés ferroviaires.

Je voulais expliquer, de manière plus détaillée, nos réserves à l'égard de l'article 7 du projet de loi C-11, qui habilite l'Office des transports du Canada à agir à titre de médiateur et d'arbitre dans les différends entourant le transport des marchandises par rail et les frais accessoires liés au transport de ces marchandises. M. Lazar en a bien parlé et M. Dahl en a aussi parlé.

L'article 7 impose effectivement un régime de réglementation à ce qui est aujourd'hui un processus de règlement des différends commerciaux. Premièrement, il n'a pas la portée pour régler les différends aux États-Unis, pays qui est la destination de la majorité de nos expéditions et, deuxièmement, c'est une nouvelle réglementation alors que nous sommes supposés aller dans l'autre sens.

Je ne sais pas pourquoi il a été présenté à la onzième heure, mais si on nous avait donné la chance d'intervenir, nous aurions fait notre possible pour l'empêcher.

Je vais maintenant aborder l'accord du 5 mai. Un élément de cet accord dont on a parlé, c'est le silence des expéditeurs en échange des négociations difficiles avec des représentants de Transports Canada et du bureau du ministre, ce qui a abouti à un accord joint à notre mémoire et je pense, à d'autres mémoires.

Dans le cadre de cet accord, les expéditeurs ne devraient faire aucune déclaration négative au sujet du projet de loi C-11 : « Si vous n'avez rien de bien à dire à son sujet, ne dites rien. » Nous n'avons rien dit. Nous avons honoré notre engagement et le projet de loi a été présenté au Comité permanent de la Chambre des communes sans opposition et sans faire l'objet de discussions. Votre comité est le seul comité parlementaire à entendre notre point de vue sur le projet de loi C-11, parce que nous avons laissé passer cette occasion quand on nous avait promis que le gouvernement utilisera l'accord du 5 mai pour élaborer des

that will not be the case. Therefore, it is doubly important to us that we make our points with you today, and that you act on the points we make.

I will sum up my concerns. This information is almost redundant, but I will quote from our paper about the proposal to increase the statutory limit in terms of the review of the act. We said:

The proposal to increase the review period from four to eight years fails to take into account the speed at which domestic and international markets evolve, is clearly against the trend of current legislation and is more consistent with historic rather than progressive legislation.

Thank you for your attention, and like the others, I am ready to answer your questions.

The Deputy Chairman: I am from Saskatoon, and after your presentations, I have to say that I feel right at home.

Senator Zimmer: Gentlemen, thank you for your presentations. I will do the same and start from left to right, first to the Western Canadian Shippers' Coalition, Mr. Ballantyne. I want you to know I am a Scotch lover and I have always wanted to meet you. I am delighted to meet you tonight.

Your written submission recommends that a statutory review be initiated no later than four years after the coming into force of Bill C-11. Mr. May referred to the lack of consultation, but has your coalition been consulted in statutory reviews in the past? If so, in what capacity were you involved?

Mr. Ballantyne: Whenever there was a statutory review in the past, all stakeholders would have been consulted and would have had the opportunity to appear or provide briefs to whichever review panel was convened to conduct those reviews. In terms of the shipper community, it would have been largely either individual associations, as you see here today, or individual companies that wanted to make presentations.

One thing that my colleagues have alluded to is that, in the past year, partly at the urging of our friends at Transport Canada, we have come together as a much larger coalition of shipper groups, so that in the future, in any statutory review, I would expect we would make our briefs as individual associations but also as part of a much larger coalition.

Senator Zimmer: Mr. Lazar, Forest Products Association of Canada, your written submission states that section 7 will likely restrict the commercial dispute resolution process that is currently available by introducing unnecessary mechanism, with no consultation with shippers. However, the wording of the proposed section 36.1 and 36.2 states that the agency may mediate or arbitrate a dispute if requested to do so by all parties to the dispute.

modifications à la loi. On nous a dit depuis qu'il y avait une nouvelle réalité et que le gouvernement ne se servira pas de l'accord. Par conséquent, il est doublement important pour nous de vous faire connaître nos points de vue et que vous agissiez en conséquence.

Je vais résumer mes préoccupations. Cette information est presque superflue, mais je vais lire un extrait de notre journal concernant la proposition visant à prolonger la période de l'examen de la loi :

La proposition d'allonger la période d'examen de quatre à huit ans ne tient pas compte de la rapide évolution des marchés intérieur et international, est manifestement opposée à l'orientation des lois actuels et cadre mieux avec des lois historiques que des lois modernes.

Je vous remercie de votre attention, et comme les autres intervenants, je suis prêt à répondre à vos questions.

Le vice-président : Je suis originaire de Saskatoon, et après avoir entendu vos exposés, je dois avouer que j'ai vraiment l'impression d'être chez moi.

Le sénateur Zimmer : Messieurs, merci pour vos exposés. Je procéderai de même et commencerai par la gauche, en commençant par la Western Canadian Shipper's Coalition. Monsieur Ballantyne, je veux que vous sachiez que je suis un amateur de scotch et que j'ai toujours souhaité vous rencontrer. Je suis heureux de le faire ce soir.

Votre mémoire recommande que l'examen complet soit fait au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur du projet de loi C-11. M. May a mentionné le manque de consultation, mais votre coalition a-t-elle été consultée dans le passé pour des examens complets? Si oui, à quel titre avez-vous participé?

M. Ballantyne : À l'époque, chaque fois qu'un examen complet était fait, toutes les parties intéressées étaient consultées et avaient l'occasion de comparaître ou de soumettre des exposés au groupe chargé de faire ces examens. Pour ce qui est des expéditeurs, il y aurait surtout eu des associations individuelles, comme vous le voyez aujourd'hui, ou des entreprises individuelles qui voulaient faire des exposés.

Mes collègues ont fait allusion au fait que nous avons formé, l'année dernière en partie à cause de la demande expresse de nos amis à Transports Canada, une coalition plus vaste de groupes d'expéditeurs, afin qu'à l'avenir, lors de n'importe quel examen complet, nous puissions faire nos exposés à titre d'associations individuelles, mais aussi en tant que membres d'une plus grande coalition.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Lazar, de l'Association des produits forestiers du Canada, votre mémoire indique que l'article 7 limiterait probablement le processus de règlement des différends commerciaux y incorporant des mécanismes inutiles, sans avoir consulté les expéditeurs. Cependant, le libellé des articles 36.1 et 36.2 proposés prévoit que l'Office peut agir en tant que médiateur ou arbitre dans un différend si toutes les parties concernées le demandent.

Transport Canada stated that the bill gives the agency formal legal authority to conduct mediation, as they have done on a pilot basis for several years. The department has also said that shippers have full flexibility in determining whether and when they will use regulated remedies available to them.

I can appreciate the vulnerability of your members, given that most of them are faced with a monopolistic situation with respect to rail shipments. However, can you clarify why you take issue with the inclusion of these sections if they are meant to formalize an additional option for dispute resolution?

Mr. Lazar: Our experience is that when handling a commercial dispute and dealing with a much more powerful opponent, the opponent will obviously try to find any which way to stall, bully, et cetera. If they know that if they dig their heels in and the dispute can then go to the agency, then the temptation would be for things to happen that way. We see this commercial dispute resolution process as a clear signal from Parliament that we are headed in the wrong direction.

In contrast, final offer arbitration, in which both parties are on an equal footing because both parties hand in what they think is most sensible, takes away the excessive power of one party in trying to solve a dispute. Reason has power as opposed to economic might. We would much rather see it move in the direction of expanded access to final offer arbitration than sending it to the agency.

Senator Zimmer: Mr. Ballantyne, Western Grain Elevator Association, Transport Canada has said that Bill C-11's statutory review provision does not preclude a more limited review of the specific elements of the act prior to the eighth anniversary. The department cited reviews of grain handling and transportation policies in 1998 and 1999 that led to a number of grain-related changes to the Canadian Industrial Transportation Association in the year 2000.

Was your association involved in those reviews? If so, can you please comment on your perception of their effectiveness in addressing the issues at hand.

Mr. Dahl: First, to the point of consultation, I think the most famous review is the one that was conducted by Justice Estey. That process resulted in concrete recommendations that were brought forward, some of which have been implemented. That is a much longer discussion on which of the other reviews need to be referenced. Some recommendations that Justice Estey brought forward were to deal with issues relating to the use of monopoly power by the railways. Moving forward with some of those recommendations is important.

We feel strongly that it would be beneficial if this act were to include a statutory requirement for a level-of-service review. While this act does not preclude such a review, I suggest that because of the importance of this review to the economy in general, we should not leave it to chance.

Transports Canada a déclaré que le projet de loi donne à l'Office une autorité légale officielle pour mener une médiation, comme ils l'ont fait à titre expérimental durant plusieurs années. Le ministère a aussi déclaré que les expéditeurs ont une grande marge de manœuvre pour décider si et quand ils utiliseront les recours réglementés mis à leur disposition.

Je peux apprécier la vulnérabilité de vos membres, étant donné que la plupart d'entre eux font face à une situation monopolistique dans le secteur du transport ferroviaire. Toutefois, pouvez-vous donner des précisions sur la raison pour laquelle vous vous opposez à l'inclusion de ces articles s'ils visent à officialiser une option supplémentaire pour le règlement des différends?

M. Lazar : Notre expérience montre qu'en cas de règlement d'un différend avec un adversaire beaucoup plus puissant, ce dernier essaiera évidemment de chercher à gagner du temps, à intimider, et cetera. S'il sait que s'il ne change pas de position, le différend sera soumis à l'Office, il sera alors tenté de le faire. Pour nous, ce mécanisme de règlement des différends commerciaux est une indication claire de la part du Parlement que nous nous engageons dans la mauvaise direction.

Par opposition, l'arbitrage de l'offre finale, dans lequel les deux parties sont sur un pied d'égalité parce qu'elles font les propositions qu'elles estiment être les plus rationnelles, élimine le pouvoir excessif d'une partie dans la tentative de règlement de différends. Nous devons compter sur la raison, par opposition à la puissance économique. Nous préférons un arbitrage de l'offre finale plus large au lieu d'en charger l'Office.

Le sénateur Zimmer : M. Ballantyne, de la Western Grain Elevator Association, Transports Canada a déclaré que les dispositions de l'examen prévu par la loi du projet de loi C-11 n'empêchent pas de faire un examen plus limité des éléments particuliers à la loi avant que la période de huit ans arrive à terme. Le ministère a cité des examens des politiques sur la manutention et le transport du grain en 1998 et en 1999 qui ont conduit à un certain nombre de changements relatifs aux grains touchant l'Association canadienne de transport industriel en 2000.

Est-ce que votre association a participé à ces examens? Si oui, pouvez-vous me dire ce que vous pensez de leur efficacité dans le règlement des problèmes?

M. Dahl : Premièrement, au sujet de la consultation, je crois que l'examen le plus connu est celui qu'a fait le juge Estey. Ce processus a conduit à des recommandations concrètes dont certaines ont été mises en œuvre. Il serait beaucoup plus long de déterminer quels autres examens il faudrait consulter. Certaines des recommandations présentées par le juge Estey portaient sur l'utilisation du pouvoir monopolistique par les chemins de fer. Il est important de mettre en œuvre certaines de ces recommandations.

Nous sommes convaincus qu'il serait avantageux d'inclure dans cette loi une exigence réglementaire pour un examen du niveau de service. Bien que cette loi n'empêche pas un tel examen, je suggère qu'en raison de l'importance de cet examen pour l'économie en général, nous ne devrions pas nous en remettre au hasard.

Senator Zimmer: Mr. May, it is nice to see you again. In your view, what are the advantages of final-offer arbitration relative to remedies offered by the Canadian Transportation Agency? What do you consider are the advantages of final arbitration?

Mr. May: I am glad you asked that, because I wanted to give a supplementary answer to Mr. Lazar's response when you asked the question about clause 7 and our objection to it.

The advantages of final-offer arbitration are that it is a clean process that has a clear-cut winner and a clear-cut loser, which tends to send a chill through the participants to the point that serious offers are placed on the table, as opposed to standard arbitration, where one anticipates a movement to the middle by a mediator or arbitrator, and so one tends to take an extreme position. As a result, it cuts through of the nonsense and parties put their best offer on the table. In that sense, the process is much cleaner.

In regard to final-offer arbitration, many items up for final offer arbitration that can be settled that way, are included in the clause 7 empowerment in Bill C-11. The problem, in addition to what Mr. Lazar has pointed out, is if a member of the agency makes the decision on a rate or an ancillary charge, as an arbitrator between two opponents, a shipper and a rail carrier, that number will become public. Now, when an arbitrator looks through a final offer from a shipper and a final offer from a railway, they tend to go to other sources for their information and they tend to seek what would be reasonable.

If the agency has made a determination on an ancillary charge in a previous case, the chances are good that they will take that number, and that number will become enshrined. Unfortunately, that number may have nothing to do with the circumstances of the shipper and we have no doubt that the railways will use that number, particularly if it is lower than the number that the shipper has offered. That is a serious concern with that bit of legislation also.

Senator Zimmer: Can final-offer arbitration be used for disputes involving transborder shipments?

Mr. May: Yes; certainly.

Senator Zimmer: Thank you, gentlemen, for your candour.

Senator Eyton: All four of you seem much in accord. As I hear you and listen to your submissions, I think you are trying to make four or five points, all of which are important.

Bill C-11 is the second bill; Bill C-3, the first bill, was passed; and there is yet another one to come along, Bill C-something. Altogether, these bills will replace the act. The third part is loosely described as looking after freight rail provisions, whatever that may mean.

Le sénateur Zimmer : Monsieur May, c'est un plaisir de vous revoir. D'après vous, quels sont les avantages de l'arbitrage de l'offre finale comparativement aux recours offerts par l'Office des transports du Canada? Selon vous, quels sont les avantages de l'arbitrage final?

M. May : Je suis content que vous posiez cette question car je voulais ajouter quelque chose à ce que M. Lazar a répondu à votre question sur l'article 7 et les réserves que nous avons à son égard.

Les avantages de l'arbitrage de l'offre finale est que c'est un processus convenable où l'on sait exactement qui a gagné et qui a perdu, ce qui a tendance à effrayer les participants à tel point qu'ils font des offres sérieuses, par opposition à l'arbitrage normal dans lequel les participants adoptent une position radicale car ils s'attendent à donner un peu de lest à cause du médiateur ou de l'arbitre. Par conséquent, tout ce qui est insensé est éliminé et les parties proposent ce qu'elles ont de meilleur à offrir. Donc, c'est un processus beaucoup plus convenable.

En ce qui concerne l'arbitrage de l'offre finale, l'habilitation prévue par l'article 7 du projet de loi C-11 comprend de nombreux éléments qui peuvent être réglés de cette façon. Mais un problème se pose, en plus de celui mentionné par M. Lazar : si un membre de l'Office, qui agit à titre d'arbitre entre deux opposants, un expéditeur et un transporteur ferroviaire, prend une décision par rapport à un tarif ou à des frais accessoires, ce chiffre sera rendu public. Maintenant, lorsqu'un arbitre examine l'offre finale d'un expéditeur et celle d'une ligne ferroviaire, il a tendance à examiner d'autres sources d'information et à chercher ce qui semble raisonnable.

Si l'Office a rendu une décision concernant des frais accessoires dans un cas antérieur, il y a de fortes chances que ce chiffre soit utilisé et qu'il devienne la norme. Malheureusement, ce chiffre n'a peut-être rien à voir avec les circonstances de l'expéditeur et il n'y a aucun doute que les compagnies ferroviaires utilisent ce chiffre, surtout s'il est inférieur à celui proposé par l'expéditeur. Il s'agit aussi d'une grave préoccupation relativement à cette mesure législative.

Le sénateur Zimmer : Peut-on utiliser l'arbitrage de l'offre finale pour les différends qui concernent les expéditions transfrontalières?

M. May : Oui, certainement.

Le sénateur Zimmer : Merci, messieurs, de votre franchise.

Le sénateur Eyton : Vous semblez, tous les quatre, abonder dans le même sens. Après avoir écouté vos observations, je crois que vous essayez de faire valoir quatre ou cinq points, qui sont tous importants.

Le projet de loi C-11 est le deuxième dans la série, le premier étant le projet de loi C-3, qui a déjà été adopté; par ailleurs, un autre projet de loi, qui n'a pas encore reçu de nom, est en cours d'élaboration. Ensemble, ces projets de loi viendront remplacer la loi. On décrit vaguement la troisième partie comme portant sur les dispositions relatives aux services marchandises ferroviaires, peu importe ce que cela signifie.

To what extent can the points you have made now be accommodated, as you imagine, in the third bill? It seems to me that you are covering the same track. You are close enough together that I think one response would do.

Mr. Ballantyne: I will take a shot at it. There has been some discussion by my colleagues about a meeting that was held on May 5, 2006. We are coming up to the first anniversary. At that meeting, a number of provisions were discussed, for example, the extension of final-offer arbitration to groups of shippers, which would be new; and covering other issues besides only freight rates. There was the issue also of being able to go to the agency on level-of-service disputes, which can be done now, but, again, this would extend the mechanism to groups of shippers.

Those issues were a couple we had discussed with Transport Canada and with officials from the minister's office. Our understanding from that meeting — and some of the Transport Canada people are in the room tonight — was that essentially those provisions would go ahead in a bill that would be introduced by the minister. We are almost coming up to the point of having a birthday cake with one candle on it because we have not seen that bill yet. We have been promised that bill within a few weeks, within a few weeks, and it is now going on to a year.

We expected those issues to be included. They were probably the main ones in terms of bringing back some balance to the bargaining power between the buyer and the seller in this market. The fundamental problem is that the rail freight market is not a normally functioning commercial market. There are not enough sellers in the marketplace. It tends to be what we characterize as a dual monopoly as opposed to duopoly. As Mr. Lazar said, most of his members have one railway serving their plants. Given enough time, and so on, there might be some competition, but not in any short- to medium-term. I hope that answers the question, senator.

Senator Eyton: It helps. Would you be reassured if you had assurances in one form or another that some of these issues would be dealt with in the third bill?

Mr. Lazar: We have had reassurances in some form or another for a year now, and our confidence in them has been shaken. That is our first point. However, we would be delighted and grateful to be surprised and realize that the minister had intended it and it is only the normal delays of business.

The four-year-versus-eight-year review is intrinsic to this bill, and we think it must be dealt with. We think that ossifying the system by saying it will stay the way it is for eight years is a big mistake.

Also clause 7 is pointing in the wrong direction. If the right stuff will be in the next bill, I do not know why we would point in the wrong direction with clause 7. If you are wondering whether

Dans quelle mesure peut-on appliquer vos observations dans le troisième projet de loi, tel que vous l'imaginez? Il me semble que vous traitez de la même question. Comme vos positions sont assez semblables, je crois qu'une seule réponse suffirait.

M. Ballantyne : Je vais essayer de répondre à la question. Il y a eu un certain débat parmi mes collègues au sujet d'une réunion qui s'était tenue le 5 mai 2006. Cela fait presque un an. À cette réunion, plusieurs dispositions avaient fait l'objet de discussion, notamment l'extension de l'arbitrage de l'offre finale à des groupes d'expéditeurs, ce qui aurait été nouveau; et l'inclusion d'autres questions au lieu de se limiter uniquement aux tarifs de marchandises. Il y avait aussi la question de pouvoir s'adresser à l'Office pour les différends sur le niveau de service, ce qui est possible maintenant, mais encore une fois, cette disposition élargirait le mécanisme à des groupes d'expéditeurs.

Ces questions figuraient parmi les deux ou trois questions dont nous avons discuté avec les responsables de Transports Canada — parmi lesquels certains sont ici présents — et avec ceux du bureau du ministre. Au terme de cette réunion, nous avons cru comprendre que les dispositions seraient essentiellement incluses dans un projet de loi qui serait présenté par le ministre. Il est presque temps d'avoir un gâteau d'anniversaire avec une bougie pour souligner que cela fait un an que nous attendons de voir ce projet de loi. On nous avait promis que ce projet de loi serait présenté en l'espace de quelques semaines, de quelques semaines, et cela fera bientôt un an.

Nous nous attendions à ce que ces questions soient incluses. Ce sont probablement les principales questions qui permettent de rétablir un certain équilibre dans le pouvoir de négociation entre l'acheteur et le vendeur sur ce marché. Le problème fondamental, c'est que le marché du transport ferroviaire de marchandises n'est pas un marché commercial qui fonctionne normalement. Le marché ne comporte pas assez de vendeurs. Il s'apparente à ce qu'on appelle un double monopole, contrairement à un duopole. Comme l'a dit M. Lazar, les usines de la plupart des membres de son organisme sont desservies par une seule compagnie ferroviaire. Avec le temps, on pourrait assister à une certaine concurrence, mais pas à court ou à moyen terme. J'espère que cela répond à votre question, sénateur.

Le sénateur Eyton : Oui, c'est utile. Seriez-vous rassurés si l'on vous garantissait, sous une forme ou sous une autre, que certaines de ces questions seront traitées dans le troisième projet de loi?

M. Lazar : Nous avons eu des assurances sous une forme ou sous une autre il y a maintenant un an et notre confiance est ébranlée. Voilà notre premier point. Toutefois, nous serions ravis et reconnaissants si, à notre grande surprise, nous constatons que le ministre avait bel et bien l'intention de le faire et qu'il ne s'agit que de délais réguliers.

La question de l'examen après quatre ans ou après huit ans fait partie intégrante de ce projet de loi et nous croyons qu'il faut en parler. Selon nous, c'est une grave erreur que de fossiliser le système en disant qu'il restera immuable pendant huit ans.

De plus, l'article 7 pointe dans la mauvaise direction. Si le prochain projet de loi doit comporter tous les bons éléments, j'ignore pourquoi l'article 7 pointerait dans la mauvaise direction.

clause 7 is fair and balanced, why were the shippers not consulted? Why do all the shippers and users of Canada's rail lines unanimously say, "We do not want it?" We must assume that the railways asked for it and this is a pre-emptive move for the next bill. Our confidence has been shaken, but we are hoping to be proven wrong.

Mr. May: If I may add to that point, the promise of a bill coming forward, while encouraging, is a fool me once, fool me twice situation. The Einstein definition of insanity, which is doing things the same way and expecting a different result, comes to mind.

It is not unusual to see legislation that has the appearance of being beneficial for shippers but has a poison pill embedded within it. I will give you a classic example and one we think is forthcoming in the bill. Competitive line rates, CLRs, were supposed to be the bane of railways when they were introduced, and it was thought they would ruin all railway profit. I think there has been only one or two in the history of the act since CLRs were introduced. The way the CLR amendment was phrased, it required agreement from a connecting railway. They had to bid on the traffic to apply for a special rate from the agency. Railways refused to bid; ergo, the remedy never worked.

In the upcoming group of amendments that includes multi-party final-offer arbitration, we are concerned with a phrase that we asked Transport Canada to remove, and they steadfastly refused to do so, namely, that the remedy must apply to all shippers equally. Whatever the remedy is for this group of shippers, it must apply to all of them equally. The remedy cannot possibly do that. They have different points of origin, traffic, and so on. It would be easy for the railways to take that issue to court. That is our concern about what is coming.

Senator Eyton: I have a comment. I do not need any discussion. Your objection to the statutory review going from four years to eight years in the circumstance where the act now says four years — it is now six years and we do not have a statutory review yet — I translate the change to eight years to mean another 50 per cent, so they are really talking 12 years. I think that is wrong.

Mr. Lazar: Would you indulge a comment on that?

Senator Eyton: Yes.

Si vous voulez savoir si l'article 7 est juste et équilibré, pourquoi n'a-t-on pas consulté les expéditeurs? Pourquoi tous les expéditeurs et utilisateurs des chemins de fer du Canada rejettent-ils unanimement cet article? Fort est à parier que ce sont les compagnies ferroviaires qui l'ont demandé et qu'il s'agit d'une tactique anticipée pour le prochain projet de loi. Notre confiance a été ébranlée, mais nous espérons qu'on prouvera que nous avons eu tort.

M. May : Permettez-moi d'ajouter que la promesse d'un nouveau projet de loi, même si elle est encourageante, est une situation du genre : « Tu m'y prends une fois, honte à toi; tu m'y prends deux fois, honte à moi. » La folie, disait Einstein, c'est de se comporter de la même manière et de s'attendre à un résultat différent. Voilà ce qui me vient à l'esprit.

Il n'est pas rare de voir une mesure législative qui, en surface, semble avantageuse aux expéditeurs, mais qui contient une pilule empoisonnée. Je vais vous donner un exemple classique qui, selon nous, résultera du projet de loi. Les prix de ligne concurrentiels ou les PLC étaient perçus, dès leur entrée en vigueur, comme le talon d'Achille des compagnies ferroviaires et on croyait qu'ils allaient engouffrer tous leurs profits. Je crois que, dans toute l'histoire de la loi, on a eu un cas ou deux depuis l'avènement des PLC. La modification des PLC était formulée de telle façon qu'il fallait obtenir l'accord d'une compagnie ferroviaire de liaison. Ainsi, les compagnies ferroviaires devaient présenter une soumission sur le trafic pour être admissibles à un tarif spécial de l'Office. Mais les compagnies ferroviaires ont refusé de soumissionner, d'où le fait que ce recours n'a jamais fonctionné.

Dans la prochaine série de modifications qui portent, entre autres, sur l'arbitrage de l'offre finale à plusieurs parties, nous sommes préoccupés par un segment de phrase, à savoir l'exigence que le recours s'applique à tous les expéditeurs de façon égale. Nous avons demandé à Transports Canada de supprimer ce segment de phrase, chose que le ministère a fermement refusé de faire. Peu importe le recours pour ce groupe d'expéditeurs, il doit s'appliquer à l'ensemble des expéditeurs de façon égale. Le recours ne permet absolument pas de faire cela. Les expéditeurs ont différents points d'origine, différents trafics, et ainsi de suite. Il serait facile pour les compagnies ferroviaires de porter cette question devant les tribunaux. C'est ce qui nous inquiète pour l'avenir.

Le sénateur Eyton : J'ai un commentaire. Je n'ai pas besoin de discussion. Cela concerne votre opposition à la prolongation du délai de l'examen prévu par la loi qui passera de quatre à huit ans là où la loi prescrit actuellement quatre ans — cela fait maintenant six ans et nous n'avons toujours pas eu l'examen prescrit. J'interprète la prolongation de huit ans comme un ajout de 50 p. 100; donc, on parle vraiment de 12 ans. Je crois que c'est mal.

M. Lazar : Accepteriez-vous un commentaire sur ce sujet?

Le sénateur Eyton : Oui.

Mr. Lazar: About 20 years from now, when they look back at this Parliament, they will ask: Did we prepare Canada to compete in the new globalized economy? Did we prepare Canada for the flat economic global reality? Did we do stuff so that we could compete with Brazil, China and Indonesia?

This feels like an old discussion. The grain guys, the lumberjacks and the coal miners talk about the big, bad railways and the railways say, those guys are always whining.

It seems like a discussion as old as this building, but it is not. About 20 years from now, will we earn a living in this country or not?

When we object to four years, it is not a theoretical worry. This country is under stress. We need our railways to be competitive and subject to competitive pressures.

Senator Eyton: You got the sale.

Mr. Lazar: I thank you for that.

Senator Johnson: You give the impression that you think mediation favours the more powerful partner in this process. However, the brief to us by Mr. Lazar says that the commercial dispute resolution by private sector mediators has functioned well for years, so why would the result be different if the agency was the mediator?

Mr. Lazar: I will turn this over to a gentleman with more experience on this subject.

Mr. Ballantyne: Again, in a normally functioning commercial market where there is a reasonable balance between the buyers and the sellers, mediation and arbitration would take place as a normal course of events. However, if we have a situation where one party really is dominant, if they stonewall and decide they do not want to go to mediation or arbitration, they do not do it.

We can live with arbitration and mediation that can take place under normal commercial circumstances. We do not feel this is a place for the agency to be involved. Other comments that my colleagues have made as to what our fears are about this come into play. That is probably the best I can answer.

Senator Johnson: Does anybody else have a comment?

Mr. May: Senator Johnson, the commercial dispute resolution process that the railway has proposed that was spoken about earlier — it is on their websites now — includes the agency's participation. Our concern is that once the agency makes a ruling, even though it is stepping out of its agency role per se, the ruling will still be taken by commercial arbitrators. The agency does not do final-offer arbitrations. They will look to the agency to see what settlements have occurred in terms of ancillary charges and rates, and take those as the bible and the standard, even though

M. Lazar : Dans une vingtaine d'années, lorsque les gens examineront ce Parlement, ils se poseront les questions suivantes : avons-nous préparé le Canada pour qu'il puisse livrer concurrence dans la nouvelle économie mondiale? Avons-nous préparé le Canada pour faire face à la réalité économique mondiale? Avons-nous pris des mesures pour pouvoir faire concurrence au Brésil, à la Chine et à l'Indonésie?

C'est comme un vieux refrain. Les producteurs de céréales, les bûcherons et les houilleurs considèrent les compagnies ferroviaires comme des bêtes noires, alors que les compagnies ferroviaires disent que ces gens-là n'arrêtent pas de se plaindre.

Cela semble être une discussion aussi vieille que ce bâtiment, mais ce n'est pas le cas. Dans une vingtaine d'années, allons-nous pouvoir gagner notre vie dans ce pays, oui ou non?

Lorsque nous nous opposons à la période de quatre ans, ce n'est pas pour des raisons théoriques. Ce pays subit actuellement une pression. Nous avons besoin de nos chemins de fer pour être concurrentiels et pour faire face aux pressions concurrentielles.

Le sénateur Eyton : Vous avez fait votre point.

M. Lazar : Je vous remercie.

Le sénateur Johnson : Vous donnez l'impression que vous pensez que la médiation favorise le partenaire le plus puissant dans ce processus. Toutefois, le mémoire que nous a remis M. Lazar nous apprend que le règlement des différends commerciaux par les médiateurs du secteur privé a bien fonctionné pendant des années, alors pourquoi le résultat serait-il différent si c'est l'Office qui était le médiateur?

M. Lazar : Je m'en remets à quelqu'un qui a plus d'expérience que moi sur ce sujet.

M. Ballantyne : Encore une fois, dans un marché commercial normal où il existe un équilibre raisonnable entre les acheteurs et les vendeurs, la médiation et l'arbitrage feraient partie du cours normal des choses. Toutefois, si nous avons une situation où une partie est vraiment dominante et que cette partie décide de faire obstruction et de ne pas participer à la médiation ou à l'arbitrage, elle ne le fera pas.

Nous pouvons vivre avec l'arbitrage et la médiation dans un marché commercial normal. Nous n'estimons pas qu'il s'agit d'un domaine auquel devrait participer l'Office. Il faut aussi tenir compte des autres observations de mes collègues sur nos craintes face à ce sujet. C'est probablement la meilleure réponse que je peux vous donner.

Le sénateur Johnson : Quelqu'un a-t-il un commentaire à faire?

M. May : Sénateur Johnson, le processus de règlement des différends commerciaux que les compagnies ferroviaires ont proposé et dont on a parlé tout à l'heure — cela se trouve maintenant dans leur site web — comprend la participation de l'Office. Nous craignons que lorsque l'Office aura rendu une décision, même si cela dépasse son rôle en tant que tel, la décision sera quand même examinée par les arbitres commerciaux. L'Office n'effectuera pas d'arbitrages de l'offre finale. Les arbitres se tourneront vers l'Office pour voir quels règlements

they would not consider the circumstances of the participants in the new final-offer arbitration. We are worried about that situation.

Frankly, we are worried about more government involvement in what we are trying to make a more commercial relationship. Indeed, the minister has written us a letter saying he is seeking more commercial solutions to the difficulties that plague shippers and railways. Our response to him is to level the playing field and that is exactly what he will get. We do not regard clause 7 as levelling the playing field.

Senator Johnson: Given that, how much do private sector mediation services cost?

Mr. May: The cost of the service is not the back-breaker. The back-breaker is the cost of the litigation around the service, the continuous motions, the need to go to court and so forth. The mediation process that will be enabled by Bill C-11 would not act as a substitute for final-offer arbitration. It would act as a precursor to it, so it would add time and difficulty.

Senator Johnson: Do you think the agency's services would be more costly or of a lower quality than that of the private sector mediator?

Mr. May: I think they would add process, which for us means money. We cannot do this on our own so we pay attorneys to do it. They add to the process. Frankly, we are not disappointed with final-offer arbitration save for the fact that it is expensive. It is expensive because the railways make it expensive. They will contest absolutely every issue in a final-offer arbitration that is contestable, including whether or not we even have the right to take them there because we have effective competition.

Senator Johnson: What do you do with the railroad?

Mr. May: We have been railroaded. What can I tell you? It also reveals our position early, which is a strategic advantage to the railways that we would rather not give them.

Mr. Dahl: Your focus on cost is something to keep in mind as you go forward to look at mediation processes, dispute resolution processes. I know we hear frequently that we can take a level-of-service complaint to the CTA. Nobody does that. It is a sign that things are not as bad as we say they are. I have heard that comment more than once.

In reply, I would say that those services are, first, not terribly effective at resolving the dispute, and second, they are extremely costly. That is why they are not utilized: not because there are not problems, but because the remedies currently available under the act are not effective and they are extremely costly.

ont été conclus en matière de frais accessoires et de tarifs, et ils les considéreront comme la norme, même s'ils ne prendront pas en considération les circonstances des participants dans le nouvel arbitrage de l'offre finale. Cette situation nous préoccupe.

Pour vous dire franchement, nous sommes préoccupés par une intervention gouvernementale plus grande dans un processus que nous essayons de rendre plus commercial. En effet, le ministre nous a écrit une lettre dans laquelle il indiquait son intention de trouver des solutions plus commerciales aux difficultés avec lesquelles sont aux prises les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Notre réponse, c'est qu'il faut rendre les règles du jeu équitables et c'est exactement le résultat qu'il obtiendra. Nous ne considérons pas que l'article 7 uniformise les règles du jeu.

Le sénateur Johnson : Cela dit, combien coûtent les services de médiation du secteur privé?

M. May : Ce n'est pas le coût du service qui pose problème. Le problème, c'est le coût des litiges concernant le service, les requêtes continues, le besoin d'aller devant les tribunaux et ainsi de suite. Le processus de médiation qui sera habilité par le projet de loi C-11 ne servirait pas de substitut à l'arbitrage de l'offre finale. Il en sera un précurseur, ce qui augmentera les délais et les difficultés.

Le sénateur Johnson : Croyez-vous que les services de l'Office seraient plus coûteux ou de qualité moindre que ceux d'un médiateur du secteur privé?

M. May : Je crois qu'ils prolongeraient le processus, ce qui signifie de l'argent pour nous. Nous ne pouvons pas y arriver seuls, alors nous payons des avocats pour le faire. Ils s'ajoutent au processus. Honnêtement, nous ne sommes pas déçus de l'arbitrage de l'offre finale, sauf pour le fait qu'il est coûteux. Il est coûteux parce que les compagnies ferroviaires font en sorte qu'il le soit. Elles contesteront absolument chaque question soulevée dans un arbitrage de l'offre finale, y compris notre droit de les amener en arbitrage, car nous avons une concurrence efficace.

Le sénateur Johnson : Que faites-vous du chemin de fer?

M. May : On nous a forcé la main. Que puis-je vous dire? Cela révèle aussi notre position prématurément, ce qui est pour les compagnies ferroviaires un avantage stratégique que nous préférerions ne pas leur donner.

M. Dahl : Vous devez garder à l'esprit la question des coûts lorsque vous examinez les processus de médiation, les processus de règlement des différends. Je sais que nous entendons souvent dire que nous pouvons déposer une plainte sur le niveau de service auprès de l'OTC, mais personne ne le fait. C'est signe que la situation n'est pas aussi mauvaise que nous le disons. J'ai entendu ce commentaire plus d'une fois.

Je répondrais que ces services ne sont pas tellement efficaces pour régler des différends, d'une part, et coûtent extrêmement cher, d'autre part. C'est la raison pour laquelle ils ne sont pas utilisés : ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de problèmes, mais c'est plutôt parce que les recours actuellement offerts en vertu de la loi sont inefficaces et coûtent très cher.

Senator Adams: Where I live, we do not have a railway. We have no trees, living in the Arctic. Maybe some of you guys handle shipping in the North.

We went to visit the port of Vancouver about a month ago. We heard exactly the same thing you people spoke of tonight from the truckers about the containers from the port. They say every time they talk to CN, it is like talking to the wall. There is no answer, nothing, which is what you are saying.

Last week, the minister came over and he wanted a quick passage through the Senate of Bill C-11. You people are talking about amendment of clause 7. Every time we must amend something from the House of Commons, the minister says the bill will die because of an amendment in the Senate.

The minister should hear from you people tomorrow. You should tell the minister he made a mistake in not inviting the shippers. It leaves our chairman with the feeling that we have a problem in the Senate when the committee sometimes proposes an amendment. What will the ministry say to us? We can tell them about your concerns about clause 7 and other sections that need amendment.

I want to know if the minister says it can be amended. I do not know. Perhaps the chair can explain further. He is on the government side. I do not know how urgent it is. There is only a month before we adjourn for the summer.

You want an amendment. You were not consulted. Perhaps it could have been changed in the House of Commons before it came to the Senate.

Mr. Ballantyne: We were perplexed as to why the government would introduce that new clause 7 to the bill at such a late stage without having significant discussion with the shipper community before they did that. There was a breach of consultation on that particular issue as it went forward.

Mr. Dahl: If I could address that partly, I understand that we are not as interested in some sections of Bill C-11 that are important. I agree that those sections should be passed. However, a bit of time spent on ensuring that this piece of legislation is correct may save a great deal of concern later. Some additions we are asking for, specifically, the level-of-service review, may generate the changes that we all know are needed.

Senator, you mentioned the trip you took to Vancouver, and one things that you heard about and talked about significantly is the Pacific Gateway concept and its value to the Canadian economy. Unfortunately, the exercise will not be that successful if there is no accountability on rail freight and if that bottleneck is not corrected.

Mr. May mentioned the uniqueness of this coalition. It is not held together because we share common interests on everything. It is held together because we share a common,

Le sénateur Adams : Dans ma région, il n'y a pas de chemin de fer. Nous n'avons pas d'arbre dans l'Arctique. Certains d'entre vous transportent peut-être des marchandises dans le Nord.

Il y a un mois environ, nous avons visité le port de Vancouver. Les camionneurs nous ont dit exactement ce que vous nous avez dit ce soir au sujet des conteneurs du port. Ils disent que chaque fois qu'ils discutent avec le CN, c'est comme s'ils parlaient à un mur. Ils ne reçoivent aucune réponse, absolument rien, et c'est ce que vous dites.

La semaine dernière, le ministre est venu et voulait que le Sénat adopte rapidement le projet de loi C-11. Vous parlez d'amender l'article 7. Chaque fois que nous devons amender un projet de loi de la Chambre des communes, le ministre dit qu'un amendement apporté par le Sénat fera avorter le projet de loi.

Le ministre devrait entendre parler de vous demain. Vous devriez lui dire qu'il a commis une erreur en n'invitant pas les expéditeurs. Notre président reste donc sous l'impression que le Sénat est aux prises avec un problème quand le comité propose parfois un amendement. Que nous diront les gens du ministère? Nous pouvons leur faire part de nos préoccupations à l'égard de l'article 7 et d'autres articles qui doivent être amendés.

Je veux savoir si le ministre dit qu'il peut être amendé. Je ne le sais pas. Le président peut peut-être fournir plus d'explications. Il siège du côté du gouvernement. J'ignore jusqu'à quel point c'est urgent. Il ne nous reste plus qu'un mois avant d'ajourner pour l'été.

Vous voulez un amendement. Vous n'avez pas été consultés. Le projet de loi aurait peut-être dû être amendé à la Chambre des communes avant d'être renvoyé au Sénat.

M. Ballantyne : Nous nous demandions bien pourquoi le gouvernement ajoute ce nouvel article 7 au projet de loi à un stade aussi avancé sans avoir au préalable une discussion réelle avec les expéditeurs. C'était une violation du principe de la consultation dans ce dossier particulier au moment où il a été présenté.

M. Dahl : Permettez-moi de répondre en partie à cette question; je crois comprendre que nous ne sommes pas aussi intéressés à certains articles importants du projet de loi C-11. Je suis d'accord que ces articles devraient être adoptés. Cependant, nous nous épargnerions bien des soucis plus tard en consacrant un peu de temps à nous assurer que ce projet de loi est bon. Certains ajouts que nous demandons, concernant l'examen du niveau de service plus particulièrement, peuvent susciter les changements qui sont nécessaires, comme nous le savons tous.

Sénateur, vous avez parlé du voyage que vous avez fait à Vancouver, et l'un des concepts dont vous avez entendu parler et dont vous avez beaucoup parlé est la porte d'entrée du Pacifique et son importance pour l'économie canadienne. Malheureusement, l'initiative ne sera pas très fructueuse s'il n'y a pas de reddition de comptes en matière de transport ferroviaire de marchandises et si le goulot d'étranglement n'est pas éliminé.

M. May a parlé du caractère unique de cette coalition. Elle n'est pas maintenue ensemble parce que nous partageons des intérêts communs sur toute la ligne. Elle est maintenue ensemble

serious problem about railway accountability and railway service that fundamentally impacts our ability to carry out business. The groups that are represented here are the business of the nation.

The Deputy Chairman: If you can clarify something, in clause 7, was proposed section 36.2 in the old Bill C-44? Clause 36.1 was added to the bill by committee. What part of clause 7 do I not get and what do you want changed precisely? Are you against the House amendment?

Mr. Ballantyne: Yes, I am.

The Deputy Chairman: You are against the House amendment.

Mr. Ballantyne: Yes, the House amendment added clause 7 to Bill C-11, which I have to find.

Mr. Ballantyne: Clause 7 says, "The Act is amended by adding the following," meaning proposed sections 36.1 and 36.2. We would prefer if clause 7 of the bill was withdrawn, leaving the act as currently written.

The Deputy Chairman: Proposed section 36.1 was in the bill at first reading, right? Was that proposed section in Bill C-44?

Mr. Ballantyne: I do not remember. There was Bill C-26 and Bill C-44, and I do not have them with me, so I do not remember whether they were or not. My guess is they probably were not.

Mr. May: I do not recall them being there.

The Deputy Chairman: You must know whether the proposed section was there or not.

Mr. May: People here from Transport Canada could answer that question.

The Deputy Chairman: What I do not understand is whether you were opposed to that proposed section before.

Mr. May: I do not believe it was there. I could be wrong. I do not believe the proposed sections were.

Mr. Dahl: I do not believe the section was included.

The Deputy Chairman: I do not either, but we will find out.

Mr. May: Yes.

The Deputy Chairman: Outside of that, is there anything that you want changed in this bill that is not there because you are afraid it will not be in the next bill?

Mr. May: No.

Mr. Ballantyne: Yes, we would like to see the statutory review period remain as it is in the act, which is that it must start within four years and be completed within a year. The way the bill is written, it changes the time to eight years after this legislation receives Royal Assent or is proclaimed. Then the review panel has 18 months to report. As we said, given that even with a four-year statutory review period, we are now at 11 years since the act of

parce que nous partageons un problème sérieux en ce qui concerne la reddition de comptes et le service des compagnies ferroviaires qui ont des répercussions fondamentales sur notre capacité de faire des affaires. Les groupes qui sont représentés ici reflètent les affaires de la nation.

Le vice-président : J'aimerais que vous clarifiiez un point. Dans l'article 7, l'article 36.2 proposé se trouvait-il dans l'ancien projet de loi C-44? Le comité a ajouté l'article 36.1 au projet de loi. Qu'est-ce que je ne comprends donc pas dans l'article 7 et quels changements voulez-vous qu'on apporte exactement? Êtes-vous contre l'amendement apporté par la Chambre?

M. Ballantyne : Oui, je suis contre.

Le vice-président : Vous êtes contre l'amendement apporté par la Chambre.

M. Ballantyne : Oui, l'amendement apporté par la Chambre ajoutait l'article 7 au projet de loi C-11, que je dois trouver.

M. Ballantyne : L'article 7 dit que « La loi est modifiée par adjonction de ce qui suit », soit les articles 36.1 et 36.2. Nous préférons que l'article 7 du projet de loi soit retiré et que la loi reste telle quelle.

Le vice-président : L'article 36.1 proposé figurait dans le projet de loi à l'étape de la première lecture, n'est-ce pas? Était-il dans le projet de loi C-44?

M. Ballantyne : Je ne m'en souviens pas. Il y avait le projet de loi C-26 et le projet de loi C-44, mais je ne les ai pas avec moi et je ne me rappelle pas s'ils renfermaient l'article. D'après moi, il n'y figurait probablement pas.

M. May : Je ne crois pas qu'il y était.

Le vice-président : Vous devez savoir si l'article proposé y figurait ou pas.

M. May : Les représentants de Transports Canada pourraient répondre à cette question.

Le vice-président : Ce que je n'arrive pas à comprendre, c'est si vous étiez contre l'article proposé auparavant.

M. May : Je ne pense pas qu'il s'y trouvait. Je peux me tromper. Je ne crois pas que les articles proposés y figuraient.

M. Dahl : Je ne crois pas non plus.

Le vice-président : Moi non plus, mais nous verrons bien.

M. May : Oui.

Le vice-président : À part cela, y a-t-il autre chose que vous voudriez ajouter à ce projet de loi, parce que vous craignez que cela ne figure pas dans le prochain?

M. May : Non.

M. Ballantyne : Oui, nous aimerions que la période de l'examen complet prévu dans la loi demeure inchangée; la loi stipule que l'examen doit être effectué au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur de la loi et qu'il doit être terminé dans un délai d'un an. Dans sa forme actuelle, le projet de loi repousse le délai à huit ans après la sanction royale ou la proclamation de la loi. Par la suite, le comité d'examen dispose de 18 mois pour

1996 was reviewed. Our feeling is, as Senator Eyton mentioned, that we would look at a long period of time before we saw some legislation if there was an eight-year review instead of the current four-year review. We would like to see the act remain as it currently is, with a four-year review and a 12-month period for any review committee to report.

Senator Johnson: Why do not you tell this to the House committee, which you did not appear before?

Mr. May: That was part of our arrangement with Transport Canada and the minister's office as a result of the May 5 agreement. They wanted speedy passage with no waves and no ripples: "you folks go ahead."

The answer to your question, senator, is the service review. Is there something we do not think will come along in the next wave, in the rail freight amendment package? It is the service review.

Mr. Dahl: To add to that comment — I was about to make the same remark as Mr. May — Bill C-11 amends the review processes of the Canada Transportation Act. It is this act that deals with those particular provisions of the Canada Transportation Act. Therefore, we feel it is appropriate that Bill C-11 is amended to include the requirement for a statutory level-of-service review.

The Deputy Chairman: I have a good feel for your frustration because in the Senate we have a two-page bill, which is two pages in both official languages, and that includes the cover page. On May 30, it will have been in the Senate for one year. That bill is ready and not yet passed. Do not lose heart.

You talked about competition and the railroads. Does anybody have any bright ideas how we do that, outside of mandating something by law, which to me is not really competition? We might as well nationalize the guys. That is still a monopoly.

Mr. May: We almost need to think of them as a utility because that is, in effect, what they are. They are essential; nobody will compete with them.

The Deputy Chairman: Do you come from Regina, or what?

Mr. May: Attila the Hun sits on my left, believe me. It is in my submission and I am sure it is in other submissions. The May 5 agreement tweaks the act. Nothing is new there. We are not introducing any new measures. It is already contained in the act. All we are doing is taking away the little poison pills that have been slipped in to defeat the remedies already in existence in the act.

présenter son rapport. Comme nous l'avons déjà dit, même avec un délai de quatre ans pour procéder à un examen complet, cela fait maintenant 11 ans que la loi de 1996 a été passée en revue. Comme l'a dit le sénateur Eyton, nous pensons qu'il faudra un long moment avant que l'on propose des modifications législatives si le délai était de huit ans plutôt que de quatre ans. Nous aimerions que la loi reste dans sa forme actuelle et prévoient un délai de quatre ans pour procéder à un examen et une période de 12 mois avant que le comité d'examen présente son rapport.

Le sénateur Johnson : Pourquoi ne dites-vous pas cela au comité de la Chambre, devant lequel vous n'avez jamais témoigné?

M. May : Cela faisait partie de notre entente avec Transports Canada et le cabinet du ministre suite à l'accord du 5 mai. Ils souhaitaient l'adoption rapide et sans complications du projet de loi : « Allez-y. »

La réponse à votre question, sénateur, est l'examen des services. S'il y a un élément qui, d'après nous, ne fera pas partie de la prochaine vague, de la série d'amendements proposés relatifs au transport ferroviaire de marchandises, c'est l'examen des services.

M. Dahl : J'aimerais ajouter à cette observation — j'allais faire le même commentaire que M. May. Le projet de loi C-11 modifie les processus d'examen de la Loi sur les transports au Canada. C'est ce texte législatif qui traite de ces dispositions particulières de la Loi sur les transports au Canada. Par conséquent, nous croyons qu'il est pertinent que le projet de loi C-11 soit amendé afin d'inclure l'obligation de mener un examen complet du niveau de service.

Le vice-président : Je comprends très bien votre frustration, car nous avons un projet de loi de deux pages au Sénat, je veux dire deux pages dans les deux langues officielles, ce qui comprend la page couverture. Le 30 mai, cela fera un an que le projet de loi a été renvoyé au Sénat. Ce projet de loi est prêt, mais n'a pas encore été adopté. Ne perdez pas espoir.

Vous avez parlé de la concurrence entre les compagnies de chemins de fer. Quelqu'un a-t-il de brillantes idées sur la façon d'y parvenir, à part de l'exiger par le biais d'une loi, ce qui n'est pas vraiment de la concurrence, à mon avis? Nous ferions tout aussi bien de les nationaliser. Cela reste un monopole.

M. May : Nous devrions presque les considérer comme des services publics, car c'est bel et bien ce qu'elles sont. Elles sont essentielles; personne ne leur fera concurrence.

Le vice-président : Venez-vous de Regina ou quoi?

M. May : Attila le Hun siège à ma gauche, croyez-moi. Mon mémoire, de même que d'autres mémoires j'en suis sûr, en traitent. L'accord du 5 mai modifie légèrement la loi. Il n'y a rien de nouveau là-dedans. Nous ne présentons pas de nouvelles mesures. Cela fait déjà partie de la loi. Tout ce que nous faisons, c'est éliminer les pilules empoisonnées qui ont été glissées dans le projet de loi pour torpiller les recours prévus dans la loi.

I understand your frustration and question, but I do not have an answer. No one will build a new railway. That will not happen.

Mr. Dahl: To partly address the question, I have, and the grain industry has, focused a long time on the issue of accountability. That would go a long way. Perhaps it is not the final answer, but it would go a long way to solving some of the service issues that we face.

If we, as a grain industry or grain company, are obligated to load 100 cars in 24 hours and then face financial penalty if that does not occur, it is reasonable, in my mind, to expect the railway to face reciprocal financial penalty if those cars do not show up when we expect them.

Let me give you a practical example of that. It occurred over the Easter long weekend. As a company, at a number of our facilities across Western Canada, we brought in crews to work over the Easter long weekend to load unit trains to make it to the port. None of those cars showed up. We would have faced financial penalty as a company if we had not loaded those unit trains in 24 hours, so we brought in staff on the long weekend to load those cars. The cars did not arrive. When they do not arrive, is there any way of recovering that cost from the railway? The answer is no.

Perhaps a partial solution is to bring in some financial accountability.

Mr. Lazar: I have lots to say, but I will keep it brief. I sense a desire to go home for supper.

Mr. Ballantyne: The hockey game is starting.

Mr. Lazar: The solution that the forest industry members often talk about is running rights. I have heard various versions of whether that can be made to work. I take the virulent opposition of the railways to be an indication it might well work. If they thought they would win under it, they would accept it. However, I have heard expert opinion saying it would be hard to make it work.

We have spent much time with the lawyers representing us and other shippers over the years and asked what, short of a revolution, would introduce market discipline into the system. The answer came back clearly: Make final-offer arbitration more accessible.

Why does it work? The standard is reasonableness. They cannot bully. They must put something forward and explain why it is a reasonable thing. That is the expert advice we have received. If we do not want to rewrite history completely

Je comprends votre frustration et votre question, mais je n'ai pas de réponse. Personne ne construira une nouvelle ligne de chemin de fer. Cela ne se produira pas.

M. Dahl : Pour répondre en partie à la question, l'industrie céréalière et moi-même nous sommes attardés longtemps à la question de la reddition de comptes. Cela aiderait énormément. Ce ne serait peut-être pas la solution définitive, mais cela contribuerait grandement à régler quelques-uns des problèmes liés au service auxquels nous sommes confrontés.

Si nous, en tant qu'industrie céréalière ou société céréalière, sommes obligés de remplir 100 wagons en 24 heures sous peine de sanction pécuniaire si nous n'y arrivons pas, il est raisonnable, à mon sens, de nous attendre à ce que les sociétés ferroviaires soient elles aussi exposées à des sanctions pécuniaires si ces wagons n'arrivent pas au moment voulu.

Permettez-moi de vous donner un exemple concret, qui est survenu durant le long week-end de Pâques. En tant que société, dans un certain nombre de nos installations un peu partout dans l'Ouest canadien, nous avons fait appel à des équipes pour travailler durant le long week-end de Pâques afin de remplir des trains-blocs pour les acheminer au port. Aucun des wagons attendus n'est arrivé. Nous aurions fait face à des sanctions pécuniaires en tant que société si nous n'avions pas rempli ces trains-blocs dans un délai de 24 heures, alors nous avons fait entrer du personnel durant le long congé pour faire ce travail. Les wagons ne sont jamais arrivés. Lorsqu'ils n'arrivent pas, y a-t-il moyen de demander à la compagnie ferroviaire de nous rembourser ces frais? La réponse est non.

Une solution partielle serait peut-être d'imposer une certaine responsabilité financière.

M. Lazar : J'ai beaucoup de choses à dire, mais je serai bref. J'ai l'impression que les gens souhaitent retourner à la maison à temps pour le dîner.

M. Ballantyne : La partie de hockey va commencer.

M. Lazar : Les membres de l'industrie forestière évoquent souvent la solution des droits de circulation. J'ai entendu différentes opinions concernant l'efficacité de cette solution. Je m'oppose vigoureusement aux compagnies ferroviaires qui disent que cette solution pourrait très bien fonctionner. Si elles pensaient que cette solution permettrait de sortir gagnantes, elles l'accepteraient volontiers. Cependant, j'ai entendu des experts dire qu'il serait difficile de la mettre en œuvre efficacement.

Au fil des ans, nous avons passé beaucoup de temps avec des avocats qui nous représentaient, nous et d'autres expéditeurs, et nous leur avons demandé ce qui, à défaut d'une révolution, permettrait d'instaurer une discipline de marché dans le système. La réponse que nous avons reçue était claire : rendre le recours à l'arbitrage de l'offre finale plus accessible.

Pourquoi cette solution est-elle efficace? La norme, c'est le caractère raisonnable. Les parties ne peuvent s'intimider. Elles doivent présenter une solution et expliquer pourquoi elle est raisonnable. C'est le conseil d'experts que nous avons reçu. Si

and confiscate private property and all the other horrors, if all we wanted to do was a simple measure to introduce market discipline, make final-offer arbitration more accessible.

I have been involved with transportation issues only for a couple of years, unlike my colleagues, and everyone thinks it cannot be done. Officials in Transport Canada take me aside for a beer and say: Come on now, it is railways. Parliamentarians sigh and wonder when CN will ever behave itself. Everyone acts as though this issue were a problem of evil.

It is not a problem of evil but a problem of bad legislation. It should be the responsibility of parliamentarians to fix the legislation and the rules under which they operate. It is not CN's problem. They are rude bullies who are avaricious, but that is not the problem. The problem is that they have the power to be that way from bad legislation. Parliamentarians can fix this.

Senator Zimmer: The chair asked a good question: What is the solution with the monopoly? Not to compound your problem any further, but in my travels I do not fly to Winnipeg or Vancouver anymore. I take the train, so I have done research by talking to the conductors.

To compound the problem further, they say VIA Rail is trying to stay on the tracks to take tourists from the east out to the west to go North on tours. They must have them in Vancouver at a certain time. The problem is, freight trains come through, which are up to 100 and 180 cars. No siding will handle 180 cars. They are pulled to the railing and they sit there for six to 10 hours. By the time they arrive in Vancouver, they cannot connect and they lose the business.

I hate to compound the problem further, but VIA Rail is not doing well. CN is doing extremely well. That is another issue that must be dealt with. That is more of a comment than a question.

The Deputy Chairman: If there are no further questions, gentlemen, this has been an interesting hour and 15 minutes. I thank you for appearing today. We have all enjoyed your testimony immensely, and it was a good intellectual discourse. We will see what happens.

The committee adjourned.

nous ne voulons pas réécrire l'histoire complètement et confisquer la propriété privée et toutes les autres horreurs, si tout ce que nous cherchons à faire était de mettre en place une mesure simple pour établir une discipline de marché, il faut accroître l'accessibilité au recours à l'arbitrage de l'offre finale.

Je m'intéresse aux questions liées aux transports depuis quelques années seulement, contrairement à mes collègues, et tout le monde croit que c'est irréalisable. En aparté, les fonctionnaires de Transports Canada m'ont dit : « Sois réaliste, on parle de compagnies de chemins de fer. Les parlementaires soupirent et se demandent si le CN se comportera correctement un jour. Tout le monde fait comme si cette question était un problème du mal. »

Ce n'est pas un problème du mal, mais une mauvaise loi. Il devrait incomber aux parlementaires de corriger la loi et les règles qui régissent les compagnies ferroviaires. Ce n'est pas le problème du CN. Les compagnies ferroviaires se comportent en tyrans avarés, mais le problème n'est pas là. Le problème, c'est qu'une mauvaise loi leur donne le pouvoir d'agir ainsi. Les parlementaires peuvent corriger cette situation.

Le sénateur Zimmer : Le président a posé une excellente question : Quelle est la solution dans le cas du monopole? Je ne veux pas aggraver votre problème, mais durant mes voyages, je ne prends plus l'avion pour aller à Winnipeg ou à Vancouver. Je prends le train et j'ai fait des recherches en discutant avec les chefs de train.

Pour aggraver le problème, ils disent que VIA Rail tente d'amener des touristes de l'est vers l'ouest pour qu'ils participent à des voyages dans le Nord. Les touristes doivent être Vancouver à une heure donnée. Le problème, c'est que les trains de marchandises, qui peuvent comporter jusqu'à 100 et 180 wagons, passent. Aucune voie d'évitement ne peut accommoder 180 wagons. Les trains de passagers sont mis en attente pendant six à dix heures. À leur arrivée à Vancouver, les passagers ratent leur correspondance et VIA Rail perd des clients.

Je regrette d'aggraver la situation, mais la situation de VIA Rail n'est pas très reluisante, alors que le CN réussit extrêmement bien. C'est une autre question qu'il faut régler. C'est davantage un commentaire qu'une question.

Le vice-président : Si vous n'avez pas d'autres questions, messieurs, permettez-moi de dire que les 75 dernières minutes ont été très intéressantes. Merci d'avoir témoigné aujourd'hui. Vos témoignages nous ont beaucoup plu et c'était un excellent débat intellectuel. Nous verrons bien ce qui va se passer.

La séance est levée.

Wednesday, May 2, 2007

Canadian Industrial Transportation Association:

Bob Ballantyne, President.

Forest Products Association of Canada:

Avrim Lazar, President and CEO.

Western Canadian Shippers' Coalition:

Ian May, Chair.

Western Grain Elevator Association:

Cam Dahl, Director of Government Relations, Agricore United.

Le mercredi 2 mai 2007

Association canadienne de transport industriel :

Bob Ballantyne, président.

Association des produits forestiers du Canada :

Avrim Lazar, président-directeur général.

Western Canadian Shippers' Coalition :

Ian May, président.

Western Grain Elevator Association :

Cam Dhal, directeur des relations gouvernementales, Agricore United.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, April 25, 2007

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P., Minister of
Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Wednesday, April 25, 2007

Transport Canada:

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;
Helena Borges, Director General, Surface Transportation Policy;
Alain Langlois, Legal Counsel, Legal Services.

Tuesday, May 1, 2007

Canadian Bar Association:

John D. Bodrug, Vice Chair, National Competition Law Section;

Tamra L. Thomson, Director, Legislation and Law Reform.

Travellers' Protection Initiative:

Michael Pepper, President and CEO, Travel Industry Council
of Ontario;

Christiane Théberge, President and CEO, Association of Canadian
Travel Agencies (ACTA).

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

Le mercredi 24 avril 2007

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député, Ministre des
Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mercredi 24 avril 2007

Transports Canada :

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;
Helena Borges, directrice générale, Politique de transport de surface;
Alain Langlois, conseiller juridique, Services juridiques.

Le mardi 1^{er} mai 2007

Association du Barreau canadien :

John D. Bodrug, vice-président, Section nationale du droit de la
concurrence;

Tamra L. Thomson, directrice, Législation et réforme du droit.

Coalition pour la protection des voyageurs :

Michael Pepper, président-directeur général, Travel Industry
Council of Ontario;

Christiane Théberge, présidente et chef de la direction, Association
canadienne des agences de voyages (ACAV).

(Suite à la page précédente)