



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

Tuesday, May 8, 2007
Wednesday, May 9, 2007

Issue No. 13

Fourth and fifth 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

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 mardi 8 mai 2007
Le mercredi 9 mai 2007

Fascicule n° 13

Quatrième et cinquième 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

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 Carney, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Eyton (*May 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Carney, P.C. (*May 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Carney, P.C. substituted for that of the Honourable Senator Johnson (*May 8, 2007*).

The name of the Honourable Senator Johnson substituted for that of the Honourable Senator Carney, P.C. (*May 10, 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 Carney, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (*le 8 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney, C.P. (*le 8 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Carney, C.P. est substitué à celui de l'honorable sénateur Johnson (*le 8 mai 2007*).

Le nom de l'honorable sénateur Johnson est substitué à celui de l'honorable sénateur Carney, C.P. (*le 10 mai 2007*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 8, 2007
(42)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:35 a.m., in room 257, East Block, the Honourable David Tkachuk, Deputy Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Dawson, Mercer, Merchant, Munson, Tkachuk and Zimmer (7).

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. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12.*)

WITNESSES:

City of Ottawa:

Bob Shouldice, Outside Legal Counsel;

Barry Townsend, Manager, Light Rail Implementation;

John Jensen, Manager, Transit Support.

Mr. Shouldice made an opening statement and answered questions.

At 10:13 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, May 9, 2007
(43)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:17 p.m., in room 256-S, Centre Block, the Honourable Lise Bacon, Chair, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Tkachuk and Zimmer (7).

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 8 mai 2007
(42)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 35, 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, Dawson, Mercer, Merchant, Munson, Tkachuk et Zimmer (7).

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 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. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 12 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Ville d'Ottawa :

Bob Shouldice, conseiller juridique de l'extérieur;

Barry Townsend, gestionnaire, Division de la mise en œuvre du train léger;

John Jensen, gestionnaire, Soutien au transport en commun.

M. Shouldice fait une déclaration puis répond aux questions.

À 10 h 13, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 9 mai 2007
(43)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 17, 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 Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Tkachuk et Zimmer (7).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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. (*For complete text of Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12.*)

WITNESSES:

Air Canada:

Joseph Galimberti, Director, Government Relations.

WestJet:

Mike McNaney, Vice-President, Government Relations.

Railway Association of Canada:

Cliff Mackey, President.

Canadian National Railway Company:

Claude Mongeau, Executive Vice-President and Chief Financial Officer;

Jean Patenaude, Assistant General Counsel.

Mr. McNaney and Mr. Galimberti each made opening statements and, together, answered questions.

At 7:30 p.m., the committee suspended.

At 7:35 p.m., the committee resumed.

Mr. Mackey and Mr. Mongeau each made opening statements and, together with Mr. Patenaude, answered questions.

The committee considered the following supplementary budget for its examination of containerized freight traffic handled by Canada's ports for 2007-2008:

Summary of Expenditures

Professional and Other Services	\$	800
Transportation and Communications	\$	39,624
All Other Expenditures		—
TOTAL	\$	40,424

The Honourable Senator Tkachuk moved that the supplementary budget be adopted.

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

At 8:25 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

Le greffier du comité,

Adam Thompson

Clerk of the Committee

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. (*Le texte complet de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 12 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Air Canada :

Joseph Galimberti, directeur, Relations gouvernementales.

WestJet :

Mike McNaney, vice-président, Relations gouvernementales.

Association des chemins de fer du Canada :

Cliff Mackey, président.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada :

Claude Mongeau, vice-président exécutif et chef de la direction financière;

Jean Patenaude, chef adjoint du contentieux.

MM. McNaney et Galimberti font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 30, la séance est interrompue.

À 19 h 35, la séance reprend.

MM. Mackey et Mongeau font chacun une déclaration puis, aidés de M. Patenaude, répondent aux questions.

Le comité examine le budget supplémentaire 2007-2008 pour son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada :

Sommaire des dépenses

Services professionnels et autres	800 \$
Transports et communications	39 624 \$
Autres dépenses	—
TOTAL	40 424 \$

L'honorable sénateur Tkachuk propose l'adoption du budget supplémentaire.

La question, mise aux voix, est adoptée.

À 20 h 25, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 8, 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 9:35 a.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

The Deputy Chairman: We are here today to look at Bill C-11, which would amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act, and to make consequential amendments to other acts.

We have with us today, representing the City of Ottawa, Bob Shouldice, from Borden Ladner Gervais, and two other gentlemen.

Bob Shouldice, Outside Legal Counsel, City of Ottawa: I am pleased to introduce to my immediate left, Barry Townsend, Manager of the Light Rail Implementation Division for the City of Ottawa, and to his left is John Jensen, Manager, Transit Support, with the City of Ottawa. Both gentlemen have been involved with the recent light rapid transit project that the City of Ottawa was considering, and both have been involved in the consideration of this particular bill.

We will be brief this morning. Thank you for the opportunity to present the City of Ottawa's views on this particular bill this morning. I thought we might give you some context as to why the city has an interest in this particular bill and in a particular provision of the bill.

Until recently, the city contemplated proceeding with a light rapid transit project in the city. As most of you may be aware, that project was cancelled by the current city council in November of last year. However, the city continues to consider the possibility of a light rapid transit project. It is not clear at this point in time whether anything will proceed. A task force has been struck by the city that will continue to consider a number of different options for the city's transportation needs. That task force, as well as other processes that are in place, will report to the mayor and to council sometime over the next year to 18 months.

At some point, it is a possibility, but not a certainty, that a light rapid transit system may come back into the picture and the city may proceed with something.

With that as a possibility, the city continues to have an interest in this particular bill, and in particular, in the provision that deals with the possibility of the federal authorities or the federal minister delegating certain regulatory jurisdiction or regulatory authority to a provincial authority or to, in this case, the municipality of Ottawa.

The city has an interest in that provision because, as you may know, the city's transportation system is currently a federal undertaking. The reason is that, as a component of the

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 8 mai 2007

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été soumis 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 35 pour examiner ce projet de loi.

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

[*Traduction*]

Le vice-président : Nous sommes réunis ici aujourd'hui pour examiner 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 entendrons un représentant de la Ville d'Ottawa, Bob Shouldice, de Borden Ladner Gervais, et deux autres personnes.

Bob Shouldice, conseiller juridique de l'extérieur, Ville d'Ottawa : Je suis heureux de vous présenter à ma gauche, Barry Townsend, gestionnaire de la Division de mise en œuvre du train léger pour la ville d'Ottawa, et à sa gauche, John Jensen, gestionnaire du soutien au transport en commun pour la ville d'Ottawa. Ces deux hommes ont participé au nouveau projet de train léger que la ville d'Ottawa a envisagé, de même qu'à l'étude de ce projet de loi.

Nous serons brefs. Je vous remercie de nous offrir l'occasion de présenter le point de vue de la Ville d'Ottawa sur ce projet de loi. J'ai pensé que nous pourrions vous mettre en contexte et vous expliquer en quoi la ville s'intéresse à ce projet de loi et, plus particulièrement, à l'une de ses dispositions.

Jusqu'à tout récemment, la ville songeait à mettre en œuvre un projet de transport urbain léger et rapide. Comme la plupart d'entre vous le savent probablement, ce projet a été annulé en novembre dernier par le conseil municipal actuel. La ville continue toutefois d'examiner la possibilité d'un projet de transport léger et rapide. Rien n'indique clairement en ce moment qu'il y aura une suite à ce projet. Un groupe de travail, mandaté par la ville, continuera d'examiner diverses options pour répondre aux besoins de la ville en transport. Ce groupe de travail, ainsi que d'autres mécanismes en place, livreront un compte rendu au maire et au conseil d'ici 12 à 18 mois.

Il se peut, mais rien ne peut encore être affirmé avec certitude, qu'un réseau de transport léger et rapide soit de nouveau envisagé et que la ville aille de l'avant.

Puisqu'une telle possibilité existe, la ville continue de s'intéresser à ce projet de loi et, en particulier, à la disposition en vertu de laquelle les autorités fédérales ou le ministre fédéral pourraient déléguer certains pouvoirs ou compétences réglementaires à une autorité provinciale ou, dans le cas qui nous intéresse, à la Ville d'Ottawa.

La ville s'intéresse à cette disposition particulière parce que, comme vous le savez, le réseau de transport est actuellement de compétence fédérale. Cela s'explique par le fait que la ville, qui

transportation system, the city runs buses on a regular or continuous basis across the border into the municipality of Gatineau. It is not a large component of its transportation system. It is, in fact, a small component of its transportation system. However, it is regular and it is continuous. The city provides a daily service.

Because the transportation system crosses the border, the transportation system is a federal undertaking and therefore subject to the federal railway regime under both the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act.

The city's plans with the light rail system were originally to make it an integrated part of their overall transportation system. That plan of course is logical. It makes sense to have a coordinated transportation system.

The light rail system was intended to be an integrated part of the whole, which would make the light rail system a federal undertaking as well. Therefore, the light rail system would be subject to the federal regulatory regime.

That jurisdiction would make the city unique in Canada in the sense that no other urban light rail system in Canada is subject to the federal regulatory regime. It would also make the city somewhat unique in North America because other municipalities that operate and regulate urban light rail systems do so on their own. They are not subject to state, provincial or federal oversight jurisdiction.

That somewhat anomalous situation caused the city to consider carefully what they thought might be the most appropriate regulatory regime for the light rail system. What made the most sense for them was a regulatory regime consistent with or similar to other municipalities across Canada. They explored with Transport Canada the possibility of finding a way to avoid a dual system where both the city and the federal authorities would regulate together. That discussion led to the provision in Bill C-11 under consideration, which contemplates the possibility of a delegation agreement being entered into between federal authorities, under the authority of the minister and the city, where the city would be given the authority to regulate and administer the regulations applicable to the light rail system.

Those background circumstances have led to the city's interest in this particular part of the bill and explain why the city supports that particular provision.

In terms of outlining the rationale for that support, it is not solely because the city wants to be like every other municipality. The city sees substantive or persuasive reasons for going to a municipal regulatory model, and that is reflected by a number of points.

First, it occurs to the city that it would provide for greater regulatory efficiency and economies by reducing or eliminating the need for dual regulation. The city has the ability and legal authority to regulate its transportation systems. It already has an infrastructure and resources in place to regulate transit systems: It does so today. In addition to its bus transportation system the city also operates a heavy rail system, the O-Train. The city is

gère une partie du réseau de transport, a des autobus qui se rendent de façon régulière et continue à l'extérieur de la province, dans la municipalité de Gatineau. Ce n'est pas une grande partie de son réseau de transport. Il s'agit, en fait, d'une petite partie de son réseau de transport. Cependant, le service est régulier et continu. La ville offre un service quotidien.

Comme le réseau de transport traverse la frontière provinciale, il relève de la compétence fédérale et est donc assujéti à la Loi sur les transports au Canada et à la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Le plan de la ville concernant le réseau de train léger prévoyait l'intégration de celui-ci à l'ensemble de son réseau de transport. Ce plan est bien sûr logique. Un réseau de transport coordonné est tout à fait pertinent.

Le réseau de train léger devait au départ faire partie intégrante de l'ensemble du réseau et aurait alors relevé également de la compétence fédérale. Ce réseau serait ainsi assujéti à un régime de réglementation fédéral.

Cela ferait d'Ottawa une ville unique au Canada, en ce sens qu'aucun autre réseau de train léger urbain au Canada n'est assujéti au régime de réglementation fédéral. La ville serait unique en Amérique du Nord parce que les autres municipalités qui exploitent et réglementent des réseaux de chemin de fer léger urbain le font de manière autonome. Elles ne sont pas assujétiées à un organisme de surveillance de l'État, provincial ou fédéral.

Cette situation quelque peu anormale est à l'origine de la démarche entreprise par la ville pour établir quel régime de réglementation conviendrait le mieux au réseau de train léger. Ce qui avait le plus de sens, selon elle, était un régime de réglementation cohérent avec celui des autres municipalités canadiennes ou équivalent au leur. Elle a examiné avec Transports Canada la possibilité de trouver un moyen d'éviter un double réseau qui serait réglementé par les autorités municipales et fédérales. Cet examen a mené à l'adoption de la disposition du projet de loi C-11 à l'étude prévoyant la conclusion possible d'une entente de délégation entre les autorités fédérales, avec l'autorisation du ministre et de la ville, et qui donnerait à la ville le pouvoir de réglementer et d'administrer les règlements applicables au réseau de train léger.

Cela a amené la ville à s'intéresser à cette partie du projet de loi et explique pourquoi la ville appuie cette disposition en particulier.

Cet appui ne s'explique pas seulement par le fait que la ville souhaite être comme toutes les autres municipalités. La ville a des motifs justifiés ou probants pour l'établissement d'un modèle municipal de réglementation, et un certain nombre de points en font foi.

D'abord, la ville pourrait appliquer sa réglementation plus efficacement et faire des économies en réduisant ou en éliminant le besoin d'une double réglementation. La ville a la capacité et l'autorisation légale de réglementer ses réseaux de transport. Elle possède l'infrastructure et les ressources nécessaires à la réglementation de ces réseaux : elle le fait déjà. En plus de son réseau de transport par autobus, la ville exploite aussi un

already well equipped to adopt appropriate construction, engineering, operating and public safety standards that would apply to a light rail transit system. The city believes it would be not only an appropriate, but also an efficient regulator of this particular system.

I mentioned that the city is an appropriate authority. It has the legal capacity and authority, under its enabling legislation, to regulate passenger transportation systems of any kind or type. That regulation would extend to a light rapid transit system in addition to the transit systems it currently operates.

The city has all the necessary internal and external resources. The external resources that the city is able to call upon include its membership in various rail associations, which are meaningful in this context.

For example, it is a member of the American Public Transportation Association, APTA. All municipal transit systems in Canada are members of that association. It has been around for over 100 years. The association takes a responsible approach to transit systems: urban transit systems, public safety and public operations. It has a well-developed, sophisticated system of annual safety audits adopted by members of that association. The association is well staffed, well funded and well resourced. It is capable of carrying out safety audits and providing ongoing resources to its members such as new technology, public safety standard developments and sharing experiences with respect to operations of similar systems.

The city is also a member of other associations, the Canadian Urban Transit Association and the International Safe Transit Association, which provide for similar resources and similar support to transit authorities like this one.

The city also has access to external resources. In the light rapid transit project that had been contemplated, the city planned to work with experienced contractors that have built and operated light rapid transit systems in many different locations. The contractors would be able to provide the city with further expertise and resources it might need to properly construct and operate a system like this one.

A further rationale for the city's support of this particular provision of the bill and for a delegation arrangement is its observation that the federal regulatory regime is not designed to address urban light rapid transit systems. The city, because of its somewhat anomalous circumstances, would be the first urban light rapid transit system to be subject to federal regulation.

The current set of standards, regulations and rules under the federal regime are not designed for a light rapid system. New rules and standards would need to be adopted, administered and

réseau de chemin de fer lourd, le O-Train. La ville est déjà bien équipée pour adopter des normes appropriées de construction, d'ingénierie, d'exploitation et de sécurité publique qui pourraient s'appliquer au réseau de transport ferroviaire léger. Elle estime qu'elle serait non seulement un organe de réglementation approprié pour le réseau, mais qu'elle remplirait ce rôle efficacement.

J'ai mentionné que la ville est une autorité compétente. Elle a la capacité et l'autorité, en vertu de sa loi habilitante, de réglementer tout type de réseau de transport de passagers. Cette réglementation serait élargie au réseau de transport rapide et léger, en plus des réseaux de transport qu'elle exploite actuellement.

La ville a toutes les ressources internes et externes nécessaires. Parmi les ressources externes sur lesquelles la ville peut compter, mentionnons diverses associations ferroviaires dont elle fait partie et qui sont importantes dans ce contexte.

Par exemple, elle est membre de l'American Public Transportation Association (APTA). Tous les réseaux de transport municipaux au Canada sont membres de cette association. Elle existe depuis plus de 100 ans. L'association a une approche responsable des réseaux de transport : les réseaux de transport urbain, la sécurité publique et les activités relatives au public. Elle est dotée d'un système avant-gardiste et bien développé de vérifications de sécurité annuelles, adopté par les membres de cette association. L'association dispose du personnel, de fonds et de ressources suffisants. Elle peut mener des vérifications de sécurité et offrir des ressources permanentes à ses membres, comme l'élaboration de normes relatives aux nouvelles technologies et à la sécurité publique, ainsi que le partage des expériences concernant l'exploitation de réseaux semblables.

La ville fait aussi partie d'autres associations, l'Association canadienne du transport urbain et l'International Safe Transit Association, qui offrent des ressources et un soutien similaires aux commissions de transport comme la sienne.

La ville peut également compter sur des ressources externes. Dans le cadre du projet de transport rapide et léger qui a été envisagé, la ville avait prévu travailler avec des entrepreneurs expérimentés qui ont construit et exploité des réseaux de transport rapides à maints endroits. Les entrepreneurs seraient en mesure d'offrir à la ville l'expertise et les ressources supplémentaires dont elle pourrait avoir besoin pour construire et exploiter adéquatement un réseau comme celui-ci.

De plus, parce qu'elle a observé que le régime de réglementation fédéral n'a pas été conçu pour les réseaux de transport rapide et léger, la ville appuie cette disposition spéciale du projet de loi et l'entente de délégation. La ville, par sa situation plutôt inusitée, aurait le premier réseau de transport rapide et léger assujéti à la réglementation fédérale.

L'ensemble actuel de normes, de règlements et de règles en vertu du régime fédéral n'a pas été élaboré pour un réseau de transport rapide et léger. Il faudra que des règles et des normes

enforced. The city's view is that it would make most sense if the city were to set up that regime that rather than to engage the federal administrative regime to do that.

We can go into more detail in terms of the city's current planning or the planning that had developed to the point when the project was cancelled. This planning illustrates the city's diligence and thoroughness in terms of the engineering and construction standards to be adopted and the regulatory framework to be adopted to ensure appropriate standards and public safety interests were properly addressed. We can perhaps best address that information through question and answer, if that is what the committee would prefer.

I will conclude by saying that the city had not yet fully developed the terms of a delegation agreement contemplated between the city and the Minister of Transport at the time the previous north-south light rapid transit system was cancelled. However, we had started a framework for a delegation agreement and we are prepared to sit down with Transport Canada and ensure that within that delegation agreement, appropriate terms and principles relating to ongoing public safety, and operating and construction standards, would be addressed.

We would pursue that in the future should the city decide to proceed at some point with some kind of light rapid transit project. At this time, that is uncertain, but it is a possibility.

With that, I will conclude. My colleagues and I are open for questions.

Senator Munson: Is the O-Train now under the Railway Safety Act?

Mr. Shouldice: The current O-Train is subject to the federal regulation, both the Railway Safety Act and the Canada Transportation Act.

Senator Munson: We are always concerned about safety at the committee. Are the standards of the American Public Transportation Association similar, better or tougher than the Railway Safety Act? I understand you will come under this new American association.

Mr. Shouldice: We have not done a rigorous comparative analysis between the American Public Transportation Association standards and the federal standards, perhaps for a couple of reasons. As I mentioned, the current federal standards are not designed to address a light rapid transit system.

Senator Munson: Can you tell me why?

Mr. Shouldice: First, there is an absence of applicable standards. The current federal standards are intended to address conventional heavy-rail systems. The federal system has not needed to address urban light rapid transit yet, so it has not needed to adopt specific standards for a light rail system yet. It is more a case of the standards currently not being there.

The other observation is that most light rapid transit systems develop, to some extent, their own unique set of standards. Each light rapid transit system is a little different than another. They

nouvelles soient adoptées, administrées et appliquées. La ville croit qu'elle devrait établir elle-même ce régime, au lieu de laisser le régime administratif fédéral s'en charger.

Nous pouvons fournir davantage de renseignements sur le plan actuel de la ville ou le plan qui avait été élaboré jusqu'à l'annulation du projet. Cette planification illustre la diligence et la rigueur de la ville relativement aux normes d'ingénierie et de construction, ainsi qu'au cadre réglementaire à adopter pour s'assurer que les normes appropriées et les intérêts canadiens en matière de sécurité sont bien pris en compte. Si c'est ce que le comité souhaite, nous pourrions répondre à leurs questions à ce sujet.

J'ajouterais ce qui suit pour conclure. La ville n'avait pas achevé la formulation des clauses d'une entente de délégation envisagée entre elle et le ministre des Transports au moment où le projet précédent du réseau de transport rapide et léger nord-sud a été annulé. Toutefois, nous avons commencé à élaborer un cadre pour une entente de délégation et nous sommes prêts à discuter avec Transports Canada pour que cette entente tienne compte des conditions et des principes liés à la sécurité permanente du public, ainsi que des normes d'exploitation et de construction.

Nous poursuivons sur cette lancée si la ville décide un jour de réaliser un projet de transport léger rapide. La réalisation d'un projet de ce type est aujourd'hui incertaine, mais possible.

Voilà. Mes collègues et moi sommes prêts à répondre à vos questions.

Le sénateur Munson : Est-ce que le O-Train est assujéti à la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Shouldice : Le O-Train est assujéti à la réglementation fédérale, soit la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Le sénateur Munson : Nous, du comité, sommes toujours préoccupés par la sécurité. Les normes de l'American Public Transportation Association sont-elles semblables, meilleures ou plus strictes que la Loi sur la sécurité ferroviaire? J'ai cru comprendre que vous ferez partie de cette nouvelle association américaine.

M. Shouldice : Nous n'avons pas fait une analyse comparative rigoureuse entre les normes de l'American Public Transportation Association et les normes fédérales, pour certaines raisons probablement. Comme je l'ai mentionné, les normes fédérales actuelles n'ont pas été créées pour un réseau de transport léger et rapide.

Le sénateur Munson : Pouvez-vous me dire pourquoi?

M. Shouldice : D'abord, il n'existe pas de normes applicables. Les normes fédérales actuelles visent les réseaux de chemin de fer lourd. Le système fédéral n'a pas encore eu à s'occuper de transport urbain rapide et léger, il n'a donc pas eu à adopter de normes spécifiques en ce sens. Il s'agit davantage d'une question liée à l'absence de normes.

Nous avons également remarqué que la plupart des réseaux de transport rapide et léger ont élaboré, dans une certaine mesure, leur propre ensemble de normes. Chaque réseau de transport léger

have a lot of common standards, but each urban system uses a somewhat different technology and operates in somewhat of a different environment. Therefore, the standards are not entirely the same across the board.

Senator Munson: In your presentation, you talk about the future. As transportation people, and since we are talking so much about the environment these days, does it not make a lot more sense today to construct a light rapid transit system? Even though some money was withheld recently, should you not sit down and do all your planning, even though city council voted against it? I can never understand why they did; we are in the day and age where it is a no-brainer that we should have this kind of system.

Mr. Shouldice: That observation is fair. That was one of the factors that the city applied when it first adopted a light rapid transit system. Undoubtedly, it will continue to be a factor that the current city council and mayor will take under consideration. It is one of the reasons why light rapid transit is still under consideration by the city.

Senator Munson: How do the officials feel about it?

Barry Townsend, Manager, Light Rail Implementation Division, City of Ottawa: Currently, a task force will report back to the mayor on transportation within the city. We are undertaking a review of the official plan over the next 18 months. All of that work will give us guidance as to what we would use in our transportation in the future.

Senator Munson: We have listened to a lot of testimony on Bill C-11 dealing with reasonable amounts of noise by CN and other rail lines. Can you tell us what kind of dispute mechanisms we would put into place for a city if Bill C-11 passes under its present form?

Mr. Shouldice: First, the city currently deals with the noise complaint situations with its bus and O-Train operations. It has a process and a protocol that it applies. That same process and protocol would apply to the light rapid transit system, should that be adopted.

The city is responsive to noise considerations. I will defer to my colleagues to describe further the protocol that is in place. I am not sure it is a particularly formal one. I think the process is more informal by which the city responds in a prompt and diligent manner to complaints it receives.

In going forward and planning the light rapid transit system, noise was part of the consideration in terms of the technology chosen. The city is aware of the noise factor — it must be addressed with any system one adopts.

Mr. Townsend: Within the design and construction aspect of a project, we always enter into an environmental assessment. Noise is a factor that is reviewed through any environmental assessment for a project. We look at various mitigation measures and we listen proactively to the concerns of the public.

diffère un peu des autres. Ils ont beaucoup de normes communes, mais la technologie et l'environnement de chaque réseau urbain diffèrent. C'est pourquoi les normes ne sont pas tout à fait les mêmes partout.

Le sénateur Munson : Dans votre exposé, vous parlez de l'avenir. Étant donné que vous êtes membre du personnel du transport, et parce que l'environnement est aujourd'hui au cœur des préoccupations, n'est-il pas beaucoup plus logique aujourd'hui de construire un réseau de transport rapide et léger? Bien que des fonds aient été refusés dernièrement, ne devriez-vous pas vous remettre au travail et achever votre planification, même si le conseil de ville a voté contre? Je n'arrive pas à comprendre pourquoi ils l'ont fait. À notre époque, il ne fait plus aucun doute que nous avons besoin de ce type de réseau.

M. Shouldice : Cette observation est juste. C'est l'un des facteurs pris en compte par la ville lorsqu'elle a d'abord voté en faveur du réseau de transport rapide et léger. Il va sans dire qu'il s'agit là d'un facteur que le conseil de ville et le maire actuels continueront de prendre en considération. C'est une des raisons pour laquelle le transport rapide et léger est encore un projet examiné par la ville.

Le sénateur Munson : Qu'en pensent les fonctionnaires?

Barry Townsend, gestionnaire, Division de la mise en œuvre du train léger, Ville d'Ottawa : Un groupe de travail présentera un rapport au maire sur le transport dans la ville. Nous entreprenons un examen du plan officiel au cours des 18 prochains mois. Tout ce travail nous aidera à choisir nos futurs modes de transport.

Le sénateur Munson : Nous avons entendu beaucoup de témoignages sur le projet de loi C-11 concernant les niveaux de bruit raisonnables produit par les voies ferrées, dont celles du CN. Pouvez-vous nous dire quels types de mécanismes de règlement des différends pourraient être mis en place pour une ville si le projet de loi C-11 était adopté dans sa version actuelle?

M. Shouldice : Tout d'abord, la ville s'occupe actuellement de plaintes à propos du bruit lié à ses services d'autobus et du O-Train. Elle prévoit et applique un processus et un protocole. Ces mêmes processus et protocole s'appliqueraient au réseau de transport léger rapide, s'il était adopté.

La ville est sensible aux questions de bruit. Je vais laisser à mes collègues le soin de décrire le protocole en place. Je ne suis pas certain que ce protocole soit officiel. Je crois qu'il s'agit d'un processus plutôt informel par l'intermédiaire duquel la ville répond avec rapidité et diligence aux plaintes reçues.

Dans l'avenir, la planification d'un réseau de transport rapide et léger devait tenir compte du bruit et choisir la technologie en conséquence. La ville est au courant du facteur de bruit — il doit être maîtrisé peu importe le système adopté.

M. Townsend : Le volet de conception et de construction d'un projet comprend toujours une évaluation environnementale. Le bruit est un facteur pris en compte dans toute évaluation environnementale d'un projet. Nous pensons à diverses mesures d'atténuation et écoutons de façon proactive les préoccupations du public.

For example, in the plan that we had for the north-south light rail, we proposed noise barriers in some locations. We actively follow that. I believe Mr. Jensen has a protocol in place on the operations side.

John Jensen, Manager, Transit Support, City of Ottawa: On the operations side, we are always cognizant of the noise bylaw in the City of Ottawa, which governs noise within the city for all use types. Then we have the political process in place, where citizens can approach their councillors. There are a number of opportunities for citizens to be protected in terms of noise.

Senator Munson: Can a city such as Ottawa or other cities that we have seen — for example, Vancouver — operate, build or expand a light rapid transit system without federal money? Does cost always need to be a three-way split to build these things? Can the city design and build something on their own without coming to Parliament Hill or to the government of the day to seek money to build or expand? I am thinking of Calgary, Montreal, Vancouver and all these other cities that have these systems.

Mr. Shouldice: Theoretically, it is not absolutely necessary. Practically, I think that is another question. As some of you probably observed over the last five to six years, we have seen somewhat of an advent of public-private partnerships in this country. Some of those partnerships are used as a model to support urban transportation projects.

Under those models, private money is introduced into the equation. It is conceivable that in one of those arrangements, because of these other sources of financing that may come into play, federal money may not be required. We will see. Time will tell.

Senator Zimmer: Mr. Shouldice, for the historians here, I want to mention the fact that in 1973, when I went to the Canadian Football League games in Ottawa, Hap Shouldice sat right behind me. He was the Referee-in-Chief for Canada. It was great to sit near him because he would make every call before the referees did. I know they have a reunion every five years. When you do, would you please pass on my best regards to his family?

Second, I will never go duck hunting with Senator Munson because he picks off all the questions.

In clauses 35 to 42 of this bill, would it make it easier for the municipal government to secure former railway rights of way for passenger services? Are there other railway rights-of-way that the City of Ottawa would wish to acquire for passenger rail service?

Par exemple, dans un plan que nous avons pour le chemin de fer léger nord-sud, nous avons proposé des barrières antibruit à certains endroits. Nous suivons cela de près. Je crois que M. Jensen a prévu un protocole en ce qui concerne la prestation des services.

John Jensen, gestionnaire, Soutien au transport en commun, Ville d'Ottawa : En ce qui concerne la prestation des services, nous sommes toujours au courant du règlement municipal sur le bruit de la Ville d'Ottawa, qui régit le bruit de toute origine dans la ville. Un processus politique est également en place, qui permet aux citoyens d'entrer en contact avec leurs conseillers. Plusieurs possibilités s'offrent aux citoyens qui veulent se protéger du bruit.

Le sénateur Munson : Est-ce qu'une ville comme Ottawa ou d'autres villes, Vancouver par exemple, exploitent, construisent ou développent un réseau de transport rapide et léger sans aide financière fédérale? Est-ce que les coûts liés à la construction de ces réseaux doivent toujours être partagés en trois? Une ville peut-elle concevoir et construire quelque chose seule, sans avoir à demander de l'argent sur la Colline parlementaire ou au gouvernement en place pour construire ou développer un réseau? Je pense à Calgary, Montréal, Vancouver et toutes ces villes qui ont de tels réseaux.

M. Shouldice : En théorie, ce n'est pas absolument nécessaire. En pratique, je crois que c'est différent. Certains d'entre vous ont probablement observé au cours des cinq à dix dernières années ce qui semble être l'apparition des partenariats publics privés dans ce pays. Certains de ces partenariats servent de modèle d'aide financière aux projets de transport urbain.

Selon ces modèles, l'argent du privé est intégré à l'équation. Il est possible que dans l'un de ces partenariats, en raison des autres sources de financement qui peuvent entrer en jeu, l'argent du fédéral soit nécessaire. Nous verrons bien. Le temps saura nous le dire.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Shouldice, au profit de ceux qu'intéresse l'histoire ici, j'aimerais mentionner qu'en 1973, lorsque j'ai assisté aux matchs de la Ligue canadienne de football à Ottawa, Hap Shouldice se trouvait près de moi. Il était arbitre en chef pour le Canada. C'était formidable d'être assis près de lui parce qu'il annonçait chaque décision avant que les arbitres ne le fassent. Je sais qu'ils se réunissent tous les cinq ans. Lorsque cette réunion aura lieu, pouvez-vous transmettre mes sincères salutations à sa famille?

J'aimerais aussi mentionner en second lieu que je n'irai jamais à la chasse aux canards avec le sénateur Munson, parce qu'il saisit toutes les questions au vol.

Les articles 35 à 42 de ce projet de loi permettront-ils au gouvernement municipal d'obtenir plus facilement d'anciennes emprises ferroviaires pour les services de transport de passagers? Y a-t-il d'autres emprises ferroviaires que la Ville d'Ottawa voudrait acquérir pour offrir des services de transport de passagers par train?

Mr. Shouldice: I will undertake to get back to you with the answer to that question. I would need to consult with the city and I am not sure my colleagues necessarily know.

I can tell you that under the project that had been considered previously, the north-south rail project, the city had acquired the necessary rights-of-way. I do not believe any further rights-of-way were contemplated. As the city looks forward and continues to consider its options — and that may include an east-west project or other different projects — it is possible the city may need to acquire other rights-of-way. However, at this point I am not familiar with exactly what their requirements may be.

Senator Zimmer: Can you let the committee know what you find out?

Are there any areas in this bill where you would recommend the committee make amendments?

Mr. Shouldice: No, the city is pleased with the bill in its current form and has no requirements for any further modifications or amendments, and has no proposals for any additions or any other modifications.

Senator Merchant: My question is not precisely in your area, but this seems to be an issue of passing authority over the rail lines and others in similar circumstances. My concern is that there might be some unintended consequences of these changes. I come from Saskatchewan. Will these changes in the bill affect short line railroads? Will there be an impact upon the largely farmer-owned grain transportation system?

Mr. Shouldice: From my perspective, I do not think the changes will have those sorts of implications. They are not anything the city had contemplated resulting from this amendment. I am sure others who considered the bill and drafted the bill are more equipped to respond to that question.

This particular provision was intended to address what are unique and anomalous circumstances. It is not to say that this provision cannot possibly be applied at some point in the future to some other circumstance, but the safeguard that is built in is that it can be applied only with the minister's authority. It can be applied only after careful deliberation and consideration of the circumstances at hand.

Senator Merchant: This seems to be a jurisdictional kind of change. The people who operate a short railway line outside Ogema have been involved with that change. They are now dealing with the federal government. If the provincial government and municipal governments get into the act, will that complicate the circumstances? Sometimes there are unintended consequences when changes are made to a bill.

M. Shouldice : Je vais tenter de trouver une réponse à cette question et je vous en ferai part. Je devrai me renseigner auprès de la ville et je ne suis pas certain que mes collègues soient nécessairement au fait.

Je peux vous dire qu'en ce qui concerne le projet qui avait été envisagé antérieurement, soit le projet de chemin de fer nord-sud, la ville avait acquis les emprises ferroviaires nécessaires. Je ne crois pas que l'obtention d'autres emprises ait été envisagée. À mesure que la ville ira de l'avant avec ce projet et qu'elle continuera d'envisager des options — ce qui peut inclure un projet est-ouest ou d'autres projets — il se peut qu'elle ait besoin d'obtenir d'autres emprises ferroviaires. Toutefois, à ce stade-ci, je ne peux vous dire vraiment en quoi consistent leurs exigences.

Le sénateur Zimmer : Pourriez-vous communiquer ces renseignements au comité lorsque vous les aurez en main?

Y a-t-il des éléments du projet de loi que vous aimeriez que le comité modifie?

M. Shouldice : Non, la ville est satisfaite de l'actuel projet de loi et ne souhaite pas que d'autres modifications ou amendements soient apportés au projet de loi. Elle ne propose aucun ajout, ni aucune autre modification à ce projet de loi.

Le sénateur Merchant : Ma question ne relève pas vraiment de votre domaine d'expertise, mais il semble y avoir un problème au niveau de la passation des pouvoirs concernant les lignes de chemin de fer et autres éléments dans des cas semblables. Ma préoccupation est que ces changements pourraient avoir des répercussions non souhaitées. Je viens de la Saskatchewan. Est-ce que les changements prévus dans le projet de loi auront un impact sur les chemins de fer s'étendant sur de courtes distances? Auront-ils une incidence sur le réseau de transport du grain qui appartient principalement aux exploitants agricoles?

M. Shouldice : Selon ce que j'en sais, je ne crois pas que les changements entraîneront ce genre de répercussions. Ils ne font pas partie des éléments qu'a étudiés la ville en ce qui concerne cette modification. Je suis certain que ceux qui ont prévu et rédigé le projet de loi sont mieux placés que moi pour répondre à cette question.

Cette disposition spécifique vise des situations qui sont particulières et qui présentent un caractère inhabituel. Cela ne veut pas dire que la disposition ne pourra pas être utilisée ultérieurement pour une situation donnée, différente de celle prévue au départ, mais le fait qu'elle puisse être uniquement appliquée avec l'approbation du ou de la ministre constitue un mécanisme de protection en ce sens. On peut recourir à cette disposition seulement après que des délibérations et des réflexions approfondies aient eu lieu.

Le sénateur Merchant : Il semble que ce soit un changement de nature juridictionnelle. Les exploitants d'un petit chemin de fer à l'extérieur d'Ogema ont été touchés par ce changement. Ils doivent maintenant transiger avec le gouvernement fédéral. Si le gouvernement provincial et les administrations municipales s'en mêlent, cela ne risque-t-il pas de rendre la situation plus complexe? Il arrive parfois que les modifications apportées à un projet de loi aient des répercussions inattendues.

Mr. Shouldice: It is a fair and appropriate question. My understanding in terms of the process that has been followed by the Transport Canada officials, its legal advisers and others, is that they carefully considered all the upstream, downstream and cross implications of a provision like this. Again, I feel the appropriate safeguards have been built in. As long as the provision is applied with prudence and diligence, there should not be any unintended consequences.

Senator Mercer: As a one-time resident of Ottawa and as someone who still owns a home here, I have all kinds of transportation questions but I will try to stick to the agenda.

I want to go back to Senator Munson's first question because I do not think we received an answer. Should we not really know now, before we go any further, if the standards of the American Public Transportation Association are as good as, or better than, the Railway Safety Act?

Mr. Shouldice: That is a fair question as well and I will explain and perhaps elaborate.

I maybe should have been more assertive in saying that the American Public Transportation Association standards are better in the sense that they have been adopted over many years to address light rapid transit systems. As I mentioned before, the current federal regime does not address light rapid transit systems because it has never needed to.

From that perspective, the standards that the city would look to as a base for the standards they would adopt would certainly be better. That is not to say that the federal authorities, the Transport Canada officials, are not capable of developing their own standards and addressing light rapid transit. It is only a case that they have not, to date. In terms of deciding who the most appropriate authority is to adopt those standards, the city's view is that the city, as the appropriate authority, makes the most sense for the reasons we described before. Other cities have, and this city should be just as capable.

Senator Mercer: I understand that, but I envisage a time in the future where something goes wrong. There was an accident on the Toronto Transit Commission, TTC, recently where a worker was killed and other public railways have had other accidents in the country — none of them major of course.

My concern is if we have an incident, and safety is called into question, then the transit company, whether it is OC Transpo, the TTC or, if we ever get a rail network in Halifax, the Halifax Regional Authority, says they have referred to the American Public Transportation Association safety rules. They will then look to the government and say that those are rules that the government did not adopt itself. It is like buying this information off the shelf instead of doing the work ourselves. I am concerned we have not given those rules the acid test that applies to Canadian standards. I am not saying they are wrong. We have not

M. Shouldice : Vous soulevez là une question juste et pertinente. Ce que je comprends du processus ayant été suivi par les fonctionnaires, les conseillers juridiques et autres intervenants de Transports Canada, c'est qu'ils ont envisagé soigneusement toutes les répercussions transversales, en aval et en amont d'une disposition comme celle-là. Encore une fois, je crois que les mesures de protection appropriées ont été mises en place. Tant que la disposition est appliquée avec prudence et diligence, il ne devrait pas y avoir de conséquences indésirables.

Le sénateur Mercer : Ayant déjà habité Ottawa, et ayant toujours une propriété dans cette ville, plusieurs questions concernant le transport me sont venues à l'esprit, mais je vais essayer de m'en tenir à l'ordre du jour.

Je voudrais revenir sur la première question posée par le sénateur Munson parce que je ne crois pas que nous ayons obtenu une réponse à cet égard. Ne devrions-nous pas savoir, avant d'aller plus loin, si les normes de l'American Public Transportation Association sont aussi bonnes, voire meilleures, que celles de la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Shouldice : Il s'agit également d'une autre question pertinente. Je vais vous expliquer, et même tenter d'élaborer.

J'aurais peut-être dû affirmer avec plus de conviction que les normes de l'American Public Transportation Association sont meilleures si l'on prend en considération le fait qu'elles ont été adoptées depuis bon nombre d'années pour résoudre la question des réseaux de transport léger et rapide. Comme je l'ai mentionné auparavant, le régime fédéral actuel ne vise pas les réseaux de transport léger et rapide parce que cela n'a jamais été nécessaire.

Dans cette optique, les normes que la ville souhaiterait avoir pour base seront sans doute de meilleures normes en ce qui la concerne. Cela ne veut pas dire que les autorités fédérales, les fonctionnaires de Transports Canada, ne sont pas capables d'élaborer leurs propres normes et de s'occuper du transport léger et rapide. C'est simplement qu'ils ne l'ont pas fait jusqu'ici. Pour ce qui est de déterminer quelle autorité est la mieux placée pour adopter ces normes, la ville estime que c'est elle, pour les raisons mentionnées préalablement. D'autres villes l'ont fait, et cette ville devrait en être tout aussi capable.

Le sénateur Mercer : Je comprends cela, mais je songe à un moment dans l'avenir où quelque chose pourrait tourner mal. Un accident est survenu dernièrement à la Toronto Transit Commission, ou TTC, et un travailleur a été tué. D'autres chemins de fer publics ont eu leur lot d'accidents dans le pays — aucun d'entre eux n'ayant été majeur, bien sûr.

Je crains que si un accident survient et que la sécurité soit en cause, la société de transport, qu'il s'agisse de la Commission de transport d'Ottawa-Carleton, du TTC ou, si nous obtenons un jour un réseau à Halifax, de l'organisme responsable de cette ville, dise qu'elle s'en est remise aux règles de sécurité de l'American Public Transportation Association. On se tournera alors vers le gouvernement et on dira que ce sont des règles que le gouvernement n'a pas adoptées lui-même. C'est comme si l'on achetait une trousse d'information à la boutique du coin au lieu de colliger soi-même les renseignements nécessaires. Je me

had someone tell us that the comparison works in Canadian terminology, or maybe we should ask the federal Department of Transport to come back with rules and regulations that either mirror or are better than the American Public Transportation Association.

Mr. Shouldice: First, I mentioned that the American association rules are only a base from which the city will work. The city will, in a rigorous way, adopt its own standards and rules, as other municipalities in Canada have — Vancouver, Edmonton and Calgary. Those cities have adopted their own set of engineering standards, construction standards, operating standards, public safety rules, requirements and so forth. They did so in relation to the particular system that they operate in and the particular environment in which they operate. Each municipality, such as the City of Ottawa, is a public body that is accountable to the public, and is experienced at the mandate and the responsibility that it has to the public in making sure that the right rules and standards are adopted. Hopefully, that is what would give you the necessary comfort and confidence that the right standards and rules will be adopted.

The second observation is that in the delegation agreement that would exist between Transport Canada and the city, there is the ability to have mechanisms in place that would give Transport Canada ongoing visibility into the standards that are ultimately adopted and applied by the city.

Senator Mercer: One provision that some people have expressed a concern about is under the complaints and investigations provisions where it talks about the agency and reasonable noise and vibration provisions. As an operator of a light rail transit, are you concerned that this provision is too open-ended? If I live next to the O-Train and I am a chronic complainer who makes unreasonable demands, could this provision be used to force Ottawa transit to make changes that are perhaps unreasonable and may be unnecessary and obviously costly?

Mr. Shouldice: I do not think so. Maybe in theory, delegating to the city the authority to adopt its own standards and rules gives the city an open-ended discretion to do what it wants, and maybe that translates into potentially lower standards when it comes to noise levels. The reality will be that, because the city already regulates a transit system and because it is a public body accountable to the public, and must respond to the citizens and to public complaints, the city has a need to be rigorous to ensure that appropriate noise standards are followed, as we outlined earlier. In fact, if the city moves forward with a light rapid system, as a basic point, that should be positive to overall noise levels. A light rapid transit system

préoccupe du fait que nous n'ayons pas utilisé le même processus rigoureux pour ces règles que celui qui est utilisé dans le cas des normes canadiennes. Je ne dis pas que ces règles ne sont pas bonnes. Par exemple, personne ne nous a encore assuré que la terminologie employée était comparable à celle du Canada, ou encore, peut-être devrions-nous demander au ministère des Transports de venir nous présenter des règles et règlements qui seraient comparables à ceux de l'American Public Transportation Association, sinon meilleurs qu'eux.

M. Shouldice : D'abord, j'ai mentionné que les règles de l'association américaine ne constituent qu'une base à partir de laquelle la ville poursuivra son travail. La ville adoptera ses propres normes et règles en suivant un processus rigoureux, tout comme l'ont fait d'autres villes au Canada, par exemple Vancouver, Edmonton et Calgary. Ces villes ont adopté leurs propres normes d'ingénierie, de construction et d'exploitation, leurs propres règles et exigences en matière de sécurité publique, et cetera. Elles l'ont fait en tenant compte du système particulier qu'elles exploitent et de l'environnement particulier dans lequel se déroulent les activités. Chaque municipalité, notamment la Ville d'Ottawa, est un organisme public qui doit rendre des comptes à la population et a de l'expérience en ce qui concerne ce mandat et sa responsabilité envers le public et fait en sorte que les bonnes règles et normes soient adoptées. Ceci devrait, espérons-le, réussir à vous rassurer sur la pertinence des normes et des règles qui seront adoptées.

La deuxième observation est que l'entente relative à la délégation des pouvoirs conclue entre Transports Canada et la ville prévoit la mise en place possible de mécanismes permettant à Transports Canada d'être constamment au fait des normes qui seront adoptées et appliquées par la ville.

Le sénateur Mercer : L'un des points ayant soulevé des inquiétudes est celui ayant trait aux dispositions sur les plaintes et enquêtes et les passages où il est question de l'organisme et du bruit et des vibrations pouvant être considérés raisonnables. À titre d'exploitant d'un réseau de transport léger, craignez-vous que cette disposition ne soit trop évasive? Par exemple, si je demeure près du O-Train et que je me plains constamment en faisant des demandes déraisonnables, est-ce que cette disposition pourrait obliger la commission des transports d'Ottawa à effectuer des changements pouvant être déraisonnables, non nécessaires et de toute évidence coûteux?

M. Shouldice : Je ne crois pas. Peut-être en théorie, mais le fait de permettre à la ville d'adopter ses propres normes et règles lui confère également le pouvoir de faire ce qu'elle souhaite à cet égard, et pourrait se traduire en normes moins élevées en ce qui concerne les niveaux de bruit. Dans les faits, étant donné que la ville réglemente déjà un réseau de transport et qu'elle est un organisme qui doit rendre des comptes à la population, qui doit réagir aux plaintes des citoyens et du public, elle devra faire preuve de rigueur et veiller au respect de normes appropriées en matière de bruit, comme nous l'avons mentionné précédemment. En fait, si la ville décide d'aller de l'avant avec son système de transport urbain léger et rapide, cela ne pourra, somme toute,

will be less noisy than the bus or O-Train system. From a big-picture perspective, the effect on noise levels should be positive.

Senator Mercer: Would it be less noisy than the VIA Rail system that currently goes through some residential neighbourhoods, such as Billings Bridge?

Mr. Shouldice: I would only speculate that it would. We have not done a comparative analysis, but it seems logical that it would.

The Deputy Chairman: In the Gatineau situation, the transit system crosses borders. Otherwise you would be like all those other cities such as Vancouver and Toronto. It opens the door for Lloydminster and Flin Flon to govern their own cross-border and light rapid transit system.

If there are no other questions, I thank the witnesses. I think all senators appreciated this session. As a matter of fact, I did not know this provision was in the act.

Mr. Shouldice: Thank you for the opportunity.

The committee adjourned.

OTTAWA, Wednesday, May 9, 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 6:17 p.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

The Chairman: Tonight, we have on our agenda Bill C-11, to amend the Canada Transportation Act and the Railway Safety Act and to make consequential amendments to other acts.

We have with us, from Air Canada, Joseph Galimberti, director of government relations. From WestJet, we have with us Mr. Mike McNaney, who is vice-president government relations. Welcome to our committee, gentlemen. We will hear from you first, and then I am sure honourable senators will have questions to ask you.

Mike McNaney, Vice-President, Government Relations, WestJet: Thank you for the opportunity to appear before you this evening. WestJet is the small, polite, western-based airline. Beside me is Joseph Galimberti from an airline, the name of which escapes me, but I think it is fairly well-known across the country.

We are here today to speak to you about clause 27 of Bill C-11. Clause 27 makes it mandatory for air carriers to include all the various taxes and fees in the advertised price of our airfare,

qu'avoir des effets positifs en ce qui concerne les niveaux de bruit. Un réseau de transport rapide et léger sera par définition moins bruyant qu'un réseau de transport par autobus ou le O-Train. Dans l'ensemble, les répercussions sur les niveaux de bruit devraient s'avérer positives.

Le sénateur Mercer : Sera-t-il moins bruyant que le réseau de VIA Rail qui traverse déjà certains quartiers résidentiels à l'heure actuelle, comme celui de Billings Bridge?

M. Shouldice : Je ne peux que présumer qu'il le sera. Nous n'avons pas fait d'analyse comparative, mais il apparaît logique qu'il sera moins bruyant.

Le vice-président : Dans le cas de Gatineau, le réseau de transport franchit des frontières provinciales. Si ce n'était de cela, vous seriez comme toutes les autres villes, par exemple Vancouver ou Toronto. Cette situation présente donc une possibilité également pour Lloydminster et Flin Flon concernant la régie de leur propre réseau de transport urbain léger et rapide.

Si personne n'a d'autres questions, je voudrais remercier les témoins. Je crois que tous les sénateurs ont apprécié cette séance. En fait, je ne savais pas que cette disposition figurait dans la loi.

M. Shouldice : Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de prendre la parole devant votre comité.

La séance est levée.

OTTAWA, le mercredi 9 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 18 h 17 pour examiner le projet de loi.

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

[*Traduction*]

La présidente : Ce soir, nous poursuivons l'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.

Nous accueillons M. Joseph Galimberti, directeur des relations gouvernementales à Air Canada, et M. Mike McNaney, vice-président des relations gouvernementales chez WestJet. Messieurs, je vous souhaite la bienvenue au comité. Nous allons commencer par vos exposés, puis les honorables sénateurs auront sûrement des questions à vous poser.

Mike McNaney, vice-président, Relations gouvernementales, WestJet : Je vous remercie de nous donner l'occasion de comparaître ce soir. WestJet est le petit transporteur aérien poli de l'Ouest. À côté de moi se trouve Joseph Galimberti, d'une ligne aérienne dont le nom m'échappe, mais qui semble être assez bien connue au pays.

Nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler de l'article 27 du projet de loi C-11. Cet article oblige les transporteurs aériens à inclure tous les frais et taxes divers dans le prix d'un billet d'avion

the so-called all-in advertising provision. Our concerns about clause 27 stem from the unavoidable fact that the advertising of airplane tickets in this country falls under multiple jurisdictions. It involves federal and provincial governments, as well as international practice.

Because this is a multi-jurisdictional issue, a series of unintended consequences that will occur if clause 27 is legislated as currently worded. These consequences will ensure the proposed legislation does not improve consumer protection and will place Canadian carriers at a disadvantage when selling seats on our own aircraft.

I shall focus my comments on the domestic situation, and Mr. Galimberti will cover off the broader implications. Both domestic and international implications of this clause apply to both carriers.

In Canada, there are basically two groups that advertise plane tickets — the airlines themselves and travel agents. The federal government regulates how the air carriers can advertise. We are currently allowed to advertise the base fare itself, that is, the actual dollar amount of cash we take in for providing a service. The provincial governments regulate how travel agents advertise plane tickets. Ontario and Quebec require travel agents in those provinces to undertake all-in advertising. In the other eight provinces, travel agents are allowed to advertise the same way that we currently advertise — that is, they are able to put the base fare in their advertisement. That means that currently federal practice is consistent with eight out of 10 provinces.

If Bill C-11 is passed, requiring all-in advertising by the airlines, federal law will become consistent with Ontario and Quebec but, by definition, will become inconsistent with the other provinces. In those other provinces, travel agents will continue to do base advertising. What this means for us is that, if Bill C-11 is passed with the current wording in clause 27, we will find ourselves in the unique situation where travel agents will be able to advertise seats on our aircraft at a lower price than we can legally advertise those exact same seats. That is a bit of a change in the commercial relationship that we currently have with travel agencies.

Airlines have spent billions of dollars in capital expenditure and investment over the past several years to provide the service, build up their fleet and bear the business risk that goes with operating an air carrier. In a broader context, passage of clause 27 will require the same airline to advertise at a higher price than a third-party intermediary.

Further complicating the situation is the fact that we do pay commissions to travel agents when they sell seats on our airplanes. Right now, for WestJet, that is a base commission of 9 per cent.

If the bill is passed, we will have carriers advertising at a higher price. When the travel agent makes the booking, in addition to their lower advertised sale price, we will also be paying a

annoncé, c'est-à-dire à faire de la publicité de type « tout inclus ». Nos préoccupations au sujet de l'article 27 découlent du fait inévitable que la publicité sur les tarifs aériens au Canada relève de plusieurs paliers, soit les gouvernements fédéral et provinciaux, et des pratiques internationales.

Pour cette raison, l'article 27, s'il est adopté dans sa forme actuelle, aura plusieurs conséquences non intentionnelles. L'adoption de cet article n'améliorera pas la protection des consommateurs et désavantagera les transporteurs canadiens dans la vente de sièges à bord de leurs propres avions.

Pour ma part, je vous exposerai la situation au Canada, alors que M. Galimberti traitera des conséquences plus vastes. L'article aura des répercussions tant sur le plan national qu'international pour les deux transporteurs.

Au Canada, il y a essentiellement deux groupes qui font de la publicité sur les billets d'avion — les transporteurs aériens et les agents de voyage. Le gouvernement fédéral réglemente la publicité que font les transporteurs aériens. Nous avons actuellement le droit d'annoncer les tarifs de base, c'est-à-dire le montant réel en dollars que nous pouvons recevoir pour un service rendu. Les gouvernements provinciaux réglementent la publicité que font les agents de voyage sur les billets d'avion. L'Ontario et le Québec exigent que les agents de voyage fassent de la publicité de type « tout inclus ». Dans les huit autres provinces, les agents de voyage ont le droit de faire leur publicité de la même façon que nous; autrement dit, ils peuvent annoncer le tarif de base. Cela veut donc dire qu'à l'heure actuelle, la pratique fédérale est conforme à celle de huit provinces sur dix.

Si le projet de loi C-11 est adopté, et que les transporteurs aériens doivent inclure tous les frais dans la publicité, la loi fédérale sera conforme à celle de l'Ontario et du Québec, mais, par le fait même, elle ne le sera plus par rapport aux autres provinces, où les agents de voyage continueront à annoncer le tarif de base. En d'autres mots, si le projet de loi C-11 est adopté sans modification de l'article 27, nous nous trouverons dans la situation exceptionnelle où les agents de voyage pourront annoncer des sièges à bord de nos avions à un prix inférieur à celui auquel nous pouvons en vertu de la loi annoncer ces mêmes places. Cela changera un peu la relation commerciale que nous entretenons actuellement avec les agents de voyage.

Les transporteurs aériens ont consacré des milliards de dollars en dépenses en capital et en investissements de toutes sortes au cours des dernières années pour fournir le service, accroître leur flotte, et les risques inhérents à l'exploitation d'une ligne aérienne. Dans un contexte plus large, l'adoption de l'article 27 obligera les transporteurs aériens à annoncer leurs sièges à un prix plus élevé que celui d'un tiers intermédiaire.

Le fait que nous versons des commissions aux agents de voyage lorsqu'ils vendent des sièges à bord de nos avions vient compliquer davantage la situation. À l'heure actuelle, WestJet paie une commission de base de 9 p. 100.

Si le projet de loi est adopté, les transporteurs vont afficher un prix plus élevé. Quand l'agent de voyage va faire une réservation, le client va payer une commission sur chaque vente en plus du prix

commission on each sale. It is turning one aspect of our business model completely on its head. To be blunt about it, it scares the heebie-jeebies out of us. I am not sure that “heebie-jeebies” is a phrase in legislative terms — and I apologize to the translators who are trying to figure it out. Nonetheless, it does change an aspect of our business model.

Of course, the justification that was given for clause 27 to read as it does was not so we will turn the business model of the air carriers on its head. The justification is primarily around consumer protection. However, the fact that we are in a multi-jurisdictional file, the real-world result of clause 27 is that it does turn our business model on its head.

In terms of the other arguments given from a consumer protection point of view, we do not believe that those consumer protection arguments hold up either, again as a result of the multi-jurisdictional nature of advertising air fares in this country. One argument that has been made is the need to address consumer confusion over the different ways travel agents and air carriers advertise. The perception exists that, by passing Bill C-11 and clause 27, this confusion will be rectified. I do not see how changing the federal statute so it is consistent with two provinces and, by definition, inconsistent with eight, brings clarity to the situation. We would argue, from a consumer protection point of view, it does not deliver.

The other argument given in support of the clause relates to the need to ensure that consumers have adequate information about the taxes and fees that are added on so that they can make informed choices. Again, it was certainly not the intent of the legislation, but because of the multi-jurisdictional nature of this file, that that argument also has some unintended consequences which undermine its usefulness.

Travel agents charge fees to their customers — which is a perfectly legitimate thing for them to do. It is a perfectly legitimate business practice. They are a for-profit entity, just as we are, and they work very hard to serve their customers. However, they do charge booking fees that range anywhere from \$10 to \$60. Because travel agents will be able to advertise a lower fare than the airlines, consumers will be drawn to book with travel agents. Hence, along with the taxes and fees, the consumer may also end up paying the \$10 to \$60 additional charge for the travel agent booking.

Again, that charge is a perfectly legitimate business practice. However, if one of the principal reasons, honourable senators, to pass this clause is to ensure that consumers have adequate information about these additional taxes, fees and charges, in order to make an informed decision, the multi-jurisdictional nature of this file will push consumers toward an option that imposes even more fees than would otherwise have been the case. This is a real-world consequence of the multi-jurisdictional nature of the file and is something that needs to be taken into account when examining the effectiveness of this bill and clause.

de vente inférieur affiché. Cela modifie un aspect de notre modèle de gestion du tout au tout. Pour être honnête, cela nous donne la chienne. Je ne suis pas certain que ce soit la façon de le dire en termes juridiques, et je m'excuse auprès des traducteurs qui essaient d'y voir clair. Quoi qu'il en soit, cette mesure change un aspect de notre modèle de gestion.

Bien sûr, l'article 27 n'a pas été écrit ainsi dans le but de modifier du tout au tout le modèle de gestion des transporteurs aériens. Il se justifie surtout par la protection des consommateurs. Cependant, comme nous sommes dans un champ de compétence partagé, dans la réalité, il s'avère que l'article 27 va changer notre modèle de gestion du tout au tout.

Pour ce qui est des autres arguments présentés du point de vue de la protection du consommateur, nous ne pensons pas qu'ils tiennent la route non plus en raison de la multiplication des compétences dans le domaine de la publicité sur les tarifs aériens au pays. On a fait valoir qu'il fallait éliminer la confusion chez les consommateurs sur les différentes façons dont les agents de voyage et les transporteurs aériens conçoivent leurs publicités. Certaines personnes ont l'impression que grâce au projet de loi C-11 et à l'article 27, cette confusion va disparaître. Je ne vois pas en quoi le fait de modifier la loi fédérale pour qu'elle soit conforme à celles de deux provinces et nécessairement, qu'elle diverge avec celles des huit autres, tire la situation au clair. Nous serions portés à dire que ce projet de loi ne réussit pas à améliorer la protection des consommateurs.

L'autre argument donné en faveur de cet article, c'est la nécessité que les consommateurs aient l'information adéquate sur les taxes et les frais qui s'ajoutent aux prix pour prendre des décisions éclairées. Encore une fois, ce n'était certainement pas l'intention de ce projet de loi, mais compte tenu de la multiplicité des compétences dans ce domaine, il y a encore des conséquences involontaires qui compromettent l'utilité du projet de loi.

Les agents de voyage facturent des frais à leurs consommateurs, ce qui est parfaitement légitime de leur part. C'est parfaitement légitime en affaires. Les agences ont un but lucratif, tout comme nous, et les agents travaillent avec acharnement à servir leurs consommateurs. Cependant, ils chargent des frais de réservation de 10 \$ à 60 \$. Comme les agents de voyage vont pouvoir afficher un tarif inférieur à celui des lignes aériennes, les consommateurs seront portés à s'adresser aux agents de voyage pour faire leurs réservations. Par conséquent, en plus des taxes et des frais, les consommateurs risquent également de payer des frais additionnels de 10 \$ ou 60 \$ pour la réservation faite par l'agent de voyage.

Je répète que ces frais sont parfaitement légitimes en affaires. Cependant, si l'une des principales raisons d'adopter cet article, mesdames et messieurs les sénateurs, c'est de veiller à ce que les consommateurs aient l'information qu'il faut sur les taxes, les droits et les frais supplémentaires pour prendre une décision éclairée, la multiplicité des compétences dans ce domaine va les pousser vers une option qui va les faire payer plus de frais qu'autrement. C'est une conséquence concrète de la multiplicité des compétences dans ce domaine, et elle doit être prise en compte quand on étudie l'efficacité de ce projet de loi et de cet article.

In summation, in terms of its domestic application, we do not believe clause 27, as it is currently worded, achieves what it purports to achieve in terms of consumer protection. We believe it makes the situation somewhat worse, more confusing, and are unnerved by the manner in which the clause has the potential to turn an element of our collective business models upside down and drive substantial costs into our operations.

I will turn to Mr. Galimberti to cover the broader international implications.

Joseph Galimberti, Director, Government Relations, Air Canada: Thank you for the opportunity to speak to you this evening; we appreciate the time. Mr. McNaney has pointed out some of the inconsistencies that Bill C-11 and clause 27 create in the domestic marketplace. Air Canada shares completely WestJet's concerns in that regard. I should say that again because it sounds odd coming from Air Canada: Air Canada shares completely WestJet's concerns.

We also have serious concerns as to how clause 27 will affect Air Canada as we seek to compete in the global marketplace. Our advertising practice is one presently in line with the accepted advertising practice of every single significant international market. At a time when we are actively seeking to drive consumer traffic to our website as the primary point of purchase, Bill C-11 and clause 27 will permanently hinder our competitive position on the World Wide Web as we will be required to include government-imposed taxes and fees on our front page fare display while our international competition continues the commonly accepted practice of displaying that price at point of purchase.

While Bill C-11 will indeed force foreign carriers to advertise all-in in Canadian media, the Government of Canada has absolutely no basis whatsoever on which to regulate the commercial activities of a foreign carrier on the World Wide Web. Thusly, the Government of Canada will place Canadian carriers at a permanent commercial disadvantage in the biggest single growth market for sales in our industry.

As a result, foreign carriers such as Air France, KLM and British Airways will in perpetuity be able to display lower fares on the front page of their websites for travel to and from Canadian destinations. The Government of Canada will also create an environment where our Star Alliance partner airlines, such as United, Lufthansa and British Midland, can display a lower fare for travel through a commercially essential and commonly used practice called "code sharing" on the flights of an Alliance partner than Air Canada can advertise for that same seat.

This proposed legislation comes at a critical juncture for Air Canada in terms of our global commercial aspirations. Last week, we accepted delivery of our second Boeing 777 wide-bodied aircraft; we have 15 more of those to come. We have recently announced that we are taking delivery of another 30 Boeing 787 wide-bodied aircraft, which will place our fleet of aircraft capable

En bref, nous ne croyons pas que l'application à l'échelle nationale de l'article 27 dans sa forme actuelle nous permette d'atteindre l'objectif de la protection des consommateurs. Nous croyons qu'il empire quelque peu la situation, qu'il accroît la confusion, et nous sommes déconcertés par la façon dont il risque de renverser complètement un aspect de notre modèle de gestion collectif et d'ajouter des coûts importants à nos activités.

Je vais céder la parole à M. Galimberti, qui va vous parler des incidences internationales générales.

Joseph Galimberti, directeur, Relations gouvernementales, Air Canada : Je vous remercie de me permettre de m'adresser à vous ce soir, nous vous remercions de nous en donner le temps. M. McNaney a souligné certaines incohérences que le projet de loi C-11 et l'article 27 vont créer sur le marché intérieur. Air Canada partage totalement les inquiétudes de WestJet à cet égard. Je dois le répéter, parce que cela sonne faux de la bouche d'un représentant d'Air Canada : Air Canada partage totalement les inquiétudes de WestJet.

Nous avons également de sérieuses réserves à propos des incidences de l'article 27 sur Air Canada alors que nous cherchons à être concurrentiels sur le marché mondial. Notre pratique correspond actuellement à celle admise au sein de chaque marché international important. Au moment où nous cherchons activement à amener les clients à utiliser notre site web comme point d'achat principal, notre position concurrentielle sur le Web sera entravée en permanence par le projet de loi C-11 et l'article 27 puisque nous serons tenus d'afficher les taxes et les frais imposés par le gouvernement à la première page des tarifs, alors que nos concurrents internationaux continueront de les afficher au point d'achat selon la pratique généralement acceptée.

Si le projet de loi C-11 obligera les transporteurs étrangers à afficher le coût réel dans les médias canadiens, le gouvernement du Canada ne peut d'aucune façon réglementer leurs activités commerciales sur le Web. En adoptant ce projet de loi, le gouvernement du Canada placera les sociétés aériennes canadiennes en situation commerciale désavantageuse de façon permanente sur le plus grand marché en expansion de l'industrie en ce qui concerne les ventes.

Par conséquent, des transporteurs étrangers comme Air France, KLM et British Airways seront en mesure d'afficher en permanence des tarifs plus bas sur les premières pages pour des vols au départ et à destination du Canada. De plus, le gouvernement du Canada aura créé un environnement où nos partenaires commerciaux du réseau Star Alliance tels que United, Lufthansa et British Midland pourront afficher des tarifs plus bas que ceux d'Air Canada, en vertu d'une pratique commerciale essentielle et répandue, appelée le « partage de codes » avec un membre du réseau, pour des vols assurés par nos propres appareils.

Ce projet de loi arrive à un moment crucial compte tenu des aspirations commerciales d'Air Canada sur la scène mondiale. La semaine dernière, nous avons accepté la livraison de notre deuxième gros-porteur 777 de Boeing et nous en attendons 15 autres. Nous avons récemment annoncé que nous prendrons livraison de 30 gros-porteurs 787 de Boeing, ce qui nous permettra

of significant distance travelled among the largest and most efficient in the world. Both of these acquisitions are, needless to say, significant capital investments, investments in assets that, by their very definition, will bring Canadian business to the world and bring the world's business to Canada.

On top of this, Transport Canada, under the stewardship of Minister Cannon, is aggressively seeking to open new markets for Canadian carriers by increasing Canada's portfolio of international route rights through continued implementation of the blue skies policy. This brings opportunity for us internationally and it brings competition for us domestically — competition that we welcome. In light of this government direction, it seems not only out of step with government policy but entirely counterproductive to permanently hinder the competitive ability of Canadian airlines at this critical juncture in international aviation.

The clause as amended by the House of Commons not only fails to consider the domestic imbalance it creates, but it also fails to consider the single largest sales tool of the 21st century — the Internet — and the commercial reality of having to advertise and do business in that environment.

With that in mind, Air Canada and WestJet would seek to jointly propose that this committee amend clause 27 to reflect the language of the original legislation. This will maintain consumer protection by allowing the minister the discretion to create advertising regulation should the situation warrant, but it also allows the flexibility to avoid creating the significant doing-business issues for airlines that Mr. McNaney and I have outlined today.

I would respectfully submit that it was not the intention of Parliament to create an amendment that furthers confusion about the nature of the domestic price regime — which clause 27 as is presently written unfortunately does — nor was it the intention of Parliament to create an amendment that drives Canadian consumers towards foreign air carriers, which, again, clause 27 unfortunately codifies in perpetuity. If ever there was a case where a sober and informed second thought on the consequences of proposed legislation was merited, I again respectfully submit that this is it.

We are more than happy to answer any questions that the honourable senators have.

The Chairman: I will leave clause 27 to my colleagues, but I have one question for both of you. I want to hear each of you on the current mechanism in place at your company to handle customer complaints. How many complaints do you receive on an annual basis? What kinds of resources, especially human resources, are allocated to complaint resolution? Also, with proposed new section 85.1, the position and office of the Air Travel Complaints Commissioner are eliminated and the functions are transferred to the transportation agency. The agency can choose to apply the informal complaints resolution

de parcourir une distance considérable grâce à notre parc aérien figurant parmi les plus grands et les plus efficaces au monde. Il va sans dire que les deux acquisitions représentent des investissements de capitaux importants, des investissements en actifs qui, par leur définition même, ouvriront l'industrie canadienne sur le monde et vice versa.

Par surcroît, Transports Canada, sous la direction du ministre Cannon, cherche activement à ouvrir de nouveaux marchés pour les transporteurs canadiens en élargissant le portefeuille de droits de ligne internationaux grâce à l'application continue de la politique Ciel bleu, qui fait naître des occasions sur le plan international et de la concurrence sur le plan national, que nous accueillons volontiers. Compte tenu de l'orientation du gouvernement, le projet semble non seulement déphasé par rapport à la politique gouvernementale, mais il va également maintenant à l'encontre du but recherché en nuisant de façon permanente à la compétitivité des transporteurs canadiens en ce moment crucial dans le domaine de l'aviation internationale au Canada.

Cet article modifié par la Chambre des communes non seulement ne tient pas compte des déséquilibres qu'il engendre, mais il ne prend pas en considération le principal outil de vente du XXI^e siècle, soit Internet, ni la réalité commerciale qui nous oblige à faire de la publicité et des affaires dans cet environnement.

Dans cette optique, Air Canada et WestJet aimeraient proposer conjointement au comité de modifier l'article 27 afin de refléter le projet de loi initial, qui maintient la protection des consommateurs en laissant au ministre le pouvoir d'établir une réglementation en matière de publicité lorsque la situation le justifie et qui donne aux transporteurs aériens la souplesse nécessaire pour éviter les importants problèmes commerciaux que M. McNaney et moi avons expliqués aujourd'hui.

Je soutiens respectueusement que ce n'était pas l'intention du Parlement de proposer un amendement qui crée davantage de confusion concernant la nature du régime tarifaire des vols intérieurs, confusion qu'entraîne malheureusement l'article 27 dans sa forme actuelle. Je crois également que ce n'était pas son intention de proposer un amendement qui dirige les consommateurs canadiens vers les transporteurs étrangers, ce que l'article 27 codifie malheureusement à perpétuité. S'il y a un dossier qui mérite un second regard serein et en toute connaissance de cause sur les conséquences de la loi, je soutiens respectueusement qu'il s'agit de celui-ci.

Nous serons ravis de répondre aux questions des honorables sénateurs.

La présidente : Je vais laisser le soin à mes collègues de débattre de l'article 27, mais j'ai une question pour vous deux. J'aimerais entendre ce que chacun d'entre vous pense du mécanisme actuellement en place dans votre société pour traiter les plaintes des consommateurs. Combien de plaintes recevez-vous chaque année? Quelles sont les ressources, particulièrement les ressources humaines, affectées à la résolution des plaintes? De même, le nouvel article proposé 85.1 a pour effet d'éliminer le poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien et d'en transférer les fonctions à l'Office des transports. Cet office peut

process when appropriate. Again, what is your opinion of the new air travel complaints authority of the transportation agency, and do you see it as an improvement compared to the actual Air Travel Complaints Commissioner authority on these matters?

Mr. McNaney: In terms of WestJet, we have a customer care group, and continuous customer care efforts cut across every operational aspect that we examine. If we are looking at taking delivery of new aircraft and new destinations we will go to, whichever country they may be flying to, every aspect of the service to the guest is run through the metric of how we are ensuring we are giving that best service.

In terms of complaints, we have a variety of ways in which we receive the complaints. We have a website that has a portal on it for flagging complaints. Guests, of course, are quite encouraged to talk to anyone on the aircraft. Our flight attendants, our CSAs, customer service agents, the people who check you in, as well as on our call centre are empowered to take action if something occurs that should not have occurred. If that means giving a \$100 voucher or working to remove a fee that has been imposed because of a booking problem, they have the authority to do that.

In terms of the CTA and its effectiveness in this area, I certainly think the CTA is doing a good job in terms of complaints that are put to it as it adjudicates through those things as a quasi-judicial body. I am not trying to be arrogant when I say it, but within WestJet our general view is that we have to be fast enough, quick enough, and empowered enough to solve a guest problem long before it has to make its way through a federal department or an agency of the federal government.

I am aware that there have been complaints about WestJet filed with the CTA. When I have done background checks to see where they stand, we have generally resolved them long before the complaint worked its way through the CTA process to actually get back to that guest, and by the time an official notice goes back to the guest we have fixed the situation.

That does not mean everyone is happy, but generally our view is that it is our job to resolve those things long before a branch of government has to wade its way through it.

The Chairman: Do you feel that the transportation agency can do the job?

Mr. McNaney: In terms of adjudicating, I have no read on the number of complaints that will flow to them. To a degree, I suppose this comes down to a resource issue, and I have no basis to make a decision on that.

Senator Merchant: On this question of complaints, what are the consequences of complaints to the CTA? Do you know what they do? For instance, if someone were to complain to the CRTC, the CRTC can take action. They can take someone's licence away or they can bring in new rules. How does the CTA work? What happens when they get complaints?

choisir d'utiliser le processus de résolution des plaintes informel au besoin. Encore une fois, que pensez-vous du nouveau pouvoir de résolution des plaintes sur le transport aérien conféré à l'Office des transports et considérez-vous qu'il s'agit d'une amélioration comparativement au rôle actuel du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien?

M. McNaney : À WestJet, il y a un groupe de service à la clientèle, et le service à la clientèle est en permanence un aspect important de tout ce que nous examinons. Si nous nous penchons sur la livraison d'un nouvel aéronef et la création de nouvelles destinations, quels que soient les pays visés, tous les aspects du service aux clients sont gérés en fonction de la meilleure façon d'offrir le service.

Nous avons différentes façons de recevoir des plaintes. Nous avons un site web qui comporte un portail pour signaler des plaintes. Bien entendu, nous incitons les clients à parler à quelqu'un dans l'avion. Nos agents de bord, nos agents de service à la clientèle, les personnes chargées de l'inspection, de même que les préposés de notre centre d'appels ont tous le pouvoir de prendre des mesures si quelque chose qui n'aurait pas dû arriver arrive. Si cela signifie de donner un crédit de 100 \$ ou d'éliminer des frais imposés en raison d'un problème de réservation, ils ont le pouvoir d'agir.

Pour ce qui est de l'OTC et de son efficacité dans ce domaine, je pense que l'OTC répond bien aux plaintes qui lui sont présentées et qu'il en juge comme un organisme quasi judiciaire. Je ne voudrais pas avoir l'air arrogant en le disant, mais à WestJet, nous sommes d'avis que nous devons être assez vite et avoir assez de pouvoirs pour résoudre les problèmes des clients bien avant qu'ils présentent une plainte à un ministère ou à un organisme fédéral.

Je sais qu'il y a eu des plaintes portées à l'OTC sur WestJet. Quand je fais des vérifications pour voir où elles en sont, en règle générale, nous résolvons les problèmes bien avant que la plainte n'ait été traitée à l'OTC et que le client ait obtenu une réponse. Nous corrigeons la situation avant que le client ne reçoive d'avis officiel.

Cela ne signifie pas que tout le monde est content, mais généralement, nous estimons qu'il est de notre devoir de résoudre ces problèmes bien avant qu'un organisme du gouvernement ait à s'en mêler.

La présidente : Pensez-vous que l'Office des transports peut faire le travail?

M. McNaney : Je n'ai aucune idée du nombre de plaintes qui leur est présenté pour qu'ils tranchent. Dans une certaine mesure, je suppose que tout dépend des ressources, et je n'ai pas l'information nécessaire pour prendre une décision à cet égard.

Le sénateur Merchant : Au sujet des plaintes, quelles sont les conséquences d'une plainte portée à l'OTC? Savez-vous ce qu'ils font? Par exemple, si quelqu'un dépose une plainte au CRTC, le CRTC peut prendre des mesures. Il peut retirer son permis à quelqu'un ou adopter de nouvelles règles. Comment l'OTC fonctionne-t-il? Qu'arrive-t-il lorsque son personnel reçoit des plaintes?

Mr. McNaney: It depends on the nature of the complaint.

Senator Merchant: Let us say they have lots of complaints. What do they do to work their way through those?

Mr. McNaney: I am afraid I do not have a clue how they operate.

Senator Merchant: How would you like them to operate? We are customers. When we complain, what do you think should happen? I know I will get \$100, but if I complain too many times what do you think should be expected?

Mr. McNaney: It depends on the nature of the complaint. The complaints I am familiar with in terms of the CTA are generally fairly serious complaints about allegations of being denied reasonable access to an aircraft, and those complaints go across a variety of carriers. The complaints I am familiar with are quite serious ones with serious implications that will result in decisions being made that will either require an airline to pay back a certain fee of money to the individual or the complaint is dismissed outright and the CTA concludes that the carrier operated in fashion with its tariff and what it said it would do in the event of a problem.

I suppose at a general level you would want any institution of the federal government that is going to receive complaints about an industry to have the resources to be able to work its way through them relatively quickly. I have no idea what the CTA's budget is or whether the estimates were before the committee in the other place. I do not know if that was raised in terms of whether they have adequate resources to perform those tasks.

The Chairman: Mr. Galimberti, would you tell us about the resources that you have to handle the complaints?

Mr. Galimberti: We have a considerable human resource base to handle customer complaints, our customer solution department. Not dissimilar to WestJet, we do accept complaints through the website. You can fax them, you can call our customer service lines and we will accept complaints that way, again, not dissimilar to WestJet. We try to empower our employees at every step of the travel process to solve customer problems as they arise. It is an absolute last resort when it has to get to our website. Something generally catastrophic has occurred when a complaint makes its way to the CTA.

Air travel is a funny mechanism. There are instances where you cannot fly; there are mechanical, safety and weather concerns. Just the nature of operating an airline in Canada makes it exceedingly difficult. We do the best we can to manage those situations. In instances where the system breaks down for whatever reason, I believe we do a fairly good job in terms of recovery. We devote considerable resources to tracking our on-time performance; it is updated on a daily basis. We devote the same attention to tracking the number of complaints we receive and the number of bags we lose. Those are also tracked

M. McNaney : Tout dépend de la nature de la plainte.

Le sénateur Merchant : Supposons qu'ils reçoivent beaucoup de plaintes. Que font-ils pour les traiter?

M. McNaney : Je crains de n'avoir aucune idée de leur fonctionnement.

Le sénateur Merchant : Comment voudriez-vous qu'ils fonctionnent? Nous sommes les consommateurs. Quand nous portons plainte, que devrait-il arriver selon vous? Je sais que je vais toucher 100 \$, mais si je me plains trop souvent, à quoi devrais-je m'attendre à votre avis?

M. McNaney : Tout dépend de la nature de la plainte. À ma connaissance, les plaintes portées à l'OTC sont généralement assez graves et portent sur des accusations selon lesquelles la personne se serait vu refuser l'accès raisonnable à un avion. Elles concernent divers transporteurs. Les plaintes dont j'ai entendu parler sont assez graves et ont des conséquences graves; l'OTC décide alors si la compagnie aérienne doit rembourser une certaine somme à la personne ou si la plainte est rejetée nette parce qu'il conclut que le transporteur a respecté ses tarifs et ses obligations en cas de problème.

Je suppose qu'en règle générale, on voudrait que l'institution du gouvernement fédéral qui reçoit les plaintes sur l'industrie ait les ressources nécessaires pour les traiter assez rapidement. Je n'ai aucune idée du budget de l'OTC et je ne sais pas non plus s'il a été soumis au comité de l'autre Chambre. Je ne sais pas si l'on s'est demandé s'il avait assez de ressources pour s'acquitter de ces tâches.

La présidente : Monsieur Galimberti, pouvez-vous nous dire de quelles ressources vous disposez pour régler les plaintes?

M. Galimberti : Nous avons considérablement de ressources humaines chargées de traiter les plaintes des consommateurs dans notre département des solutions pour les clients. Tout comme WestJet, nous acceptons les plaintes sur notre site web. On peut porter plainte par télécopieur ou communiquer avec notre service à la clientèle, et nous allons accepter les plaintes, ce qui n'est pas sans rappeler les méthodes de WestJet. Nous essayons de donner les outils qu'il faut à nos employés à toutes les étapes du processus de voyage pour résoudre les problèmes des consommateurs au fur et à mesure. C'est en tout dernier recours qu'ils doivent porter plainte sur notre site web. Habituellement, il s'est passé quelque chose de catastrophique quand une plainte est portée à l'OTC.

Le transport aérien est un mécanisme assez étrange. Il arrive qu'on ne puisse pas décoller; il y a des problèmes de mécanique, de sécurité ou de météo. La nature même des activités des lignes aériennes du Canada rend la chose extrêmement difficile. Nous faisons de notre mieux pour gérer ces situations. Quand le système fait défaut pour une raison ou une autre, je pense que nous réussissons assez bien à rétablir la situation. Nous consacrons considérablement de ressources au suivi de notre rendement en temps réel; notre bilan est mis à jour quotidiennement. Nous portons la même attention au suivi du nombre de plaintes reçues

on a daily basis. We devote a fairly significant resource to customer service.

In terms of the CTA, you definitely have to view that as a last resort. Once a complaint has gone to the CTA, generally you have lost a customer; something fairly significant has occurred. Any complaint that makes it that far is certainly given the greatest possible attention. It is generally at that stage of the game not something that several thousand Aeroplan miles will fix. We take those matters very seriously.

Senator Tkachuk: How is the situation now handled in Quebec and Ontario as far as the travel agents are concerned? You mentioned, Mr. McNaney, the situation with travel agents having a fee of their own. In a province like Saskatchewan, they would be able to advertise at a lower limit, plus the fees, plus the consumer would be paying the extra \$30 or \$60 or whatever the travel agency charges. How is that situation handled in Ontario and Quebec now?

Mr. McNaney: With their all-in provisions, they have to incorporate all-in.

Senator Tkachuk: They would advertise a fee that would be larger than what Air Canada would be advertising?

Mr. McNaney: In terms of the taxes and fees they would add on to it, yes.

Senator Tkachuk: They would be adding on their own fee as well; is that not correct?

Mr. McNaney: I am not sure how they do it in Ontario and Quebec in terms of those additional fees, senator.

Mr. Galimberti: I think it depends on a travel agent to travel agent basis as to whether they incorporate their fees in the upfront price.

Senator Tkachuk: Do they not have to put in the upfront price in Ontario and Quebec?

Senator Tkachuk: When they are selling an airline ticket, regardless of the airline, travel agents in Ontario and Quebec are compelled to display or to upfront advertise all the government taxes and fees.

Senator Tkachuk: Do they have to put in their own fees as well, or just the government and airport fees and all the rest of it?

Mr. McNaney: My understanding is that it is just the mandated fees, the IAF, GST, PST, et cetera, as opposed to anything additional. Keep in mind that I am taking it from the perspective of Western Canada, where they advertise the same way we do. I would have to double-check for Ontario and Quebec. We can get back to you.

Senator Tkachuk: To go back to the question of fees, when I rent a car, for example, the airport fees, taxes and user fees drive me crazy. You would think they would learn from the government how to add charges on. When I go to a travel agent now and want to rent a car, I ask for all fees in. I ask what it is

et du nombre de bagages perdus. Nous en faisons le suivi chaque jour. Nous consacrons beaucoup de ressources au service à la clientèle.

Il faut vraiment voir l'OTC comme un dernier recours. Quand une plainte est portée à l'OTC, on a généralement perdu un client et quelque chose d'assez grave s'est produit. Nous accordons évidemment la plus grande attention possible à chaque plainte qui se rend si loin. À ce stade-là, on ne peut généralement pas régler le problème grâce à quelques milliers de milles Aeroplan. Nous prenons ces problèmes très au sérieux.

Le sénateur Tkachuk : Comment gère-t-on la question des agents de voyage au Québec et en Ontario? Monsieur McNaney, vous avez mentionné que les agents de voyage avaient leurs propres frais. Dans une province comme la Saskatchewan, ils pourraient afficher des tarifs plus bas, auxquels s'ajouteraient les frais, plus les 30 ou 60 \$ que le consommateur paierait, selon ce que l'agence de voyage facture. Comment gère-t-on la situation en Ontario et au Québec en ce moment?

M. McNaney : En vertu des dispositions sur le prix total, elles doivent inclure tous les coûts.

Le sénateur Tkachuk : Elles affichent donc un tarif plus élevé qu'Air Canada?

M. McNaney : À cause des taxes et des frais qu'elles incluent, oui.

Le sénateur Tkachuk : Elles ajoutent aussi leurs propres frais, n'est-ce pas?

M. McNaney : Je ne suis pas certain de savoir comment sont traités ces frais supplémentaires en Ontario et au Québec, sénateur.

M. Galimberti : Je pense que tout dépend des agents de voyage, qui décident d'inclure ou non leurs frais dans le prix affiché.

Le sénateur Tkachuk : Ne sont-ils pas tenus de les inclure dans le prix affiché en Ontario et au Québec?

Le sénateur Tkachuk : Quand ils vendent des billets d'avion, quelle que soit la ligne aérienne, les agents de voyage de l'Ontario et du Québec sont tenus d'afficher ou de déclarer dans leur publicité toutes les taxes gouvernementales et les frais.

Le sénateur Tkachuk : Doivent-ils aussi inclure leurs propres frais ou seulement ceux des gouvernements, des aéroports et des autres?

M. McNaney : Si je comprends bien, ils ne doivent afficher que les frais obligatoires, comme les frais des aéroports, la TPS, la TVP, et cetera, plutôt que tous les autres frais. N'oubliez pas que je me place du point de vue de l'Ouest canadien, où la publicité se fait comme chez nous. Il faudrait que je vérifie la façon de faire en Ontario et au Québec. Nous pourrions vous en reparler.

Le sénateur Tkachuk : Pour revenir à la question des frais, quand je loue une voiture, par exemple, les frais d'aéroport, les taxes et les frais d'utilisation me rendent fou. On serait porté à croire qu'ils auraient appris de la façon du gouvernement d'ajouter des frais. Quand je consulte un agent de voyage et que je

going to cost me flat-in, so I know what it will cost. That is the way I want the comparison done. Do you not think consumers would find that useful? Just from a point of view of advertising let us say outside of Ontario and Quebec and Saskatchewan, it seems to me that consumers would be happy to find out that the fee that is advertised is the actual price, not, "Oh, by the way, that \$99 fare will be \$200." That would upset me. Common sense would tell me that the person who advertises the full fare would have a competitive advantage.

Mr. McNaney: In terms of the common sense notion of it, I think that consumers overall would like to see that final price they will pay, yes. The problem that presents for me, trying to run my business, is that because of decisions made when the Constitution was created all those many years ago, this falls into the dreaded field of federal-provincial division of responsibilities and the international component. I will give a perfect example.

Several weeks ago, we did an \$11 promotional fare for marking the eleventh year of WestJet. The gentleman on my left's carrier matched it, of course, and to top the ante, they did it to us out in Western Canada, which we had to match. That is all fair in love and war and airline business.

From my perspective, we did an \$11 fare that is good for the consumer. That very fare was used in an example in this committee last week of why I am a bad guy in terms of how I advertise. I collected \$11 for me to provide that service, and I collected another \$50 for Ottawa. There was a \$50 tax on an \$11 purchase.

If we are talking about the protection of the consumer and what the consumer really needs, and this is a broader issue than Bill C-11 and this particular clause, I would suggest it is to go after what is being collected on this end, the \$50 that takes an \$11 purchase and takes it up to a \$62 final. If I am to quantify what I think consumers will be most happy about, it is that there was some strategic approach taken, as opposed to the past 10 or 15 years when a variety of different departments have stuck their fingers in the pie and added on \$50. To me, that would rank higher for a consumer than the fact that I am holding up a bigger sign. I do not think forcing me to hold up a bigger sign protects the consumer, because the consumer does not need protection from me. To be blunt about it, he needs protection from Ottawa.

Mr. Galimberti: In answer to your question, I absolutely think that my customer is gravely concerned when they see a \$99 fare turn into \$140 in front of their very eyes. We go to great lengths at Air Canada on our website to describe exactly where those taxes and fees come from. I brought copies of the screen that shows the tabulation of where your fees go, along with the screen that explains to you exactly what those fees are. I am happy to table those for the committee to reference, if they would like.

veux louer une voiture, je demande que tous les frais soient inclus. Je demande ce qu'il va m'en coûter au total, donc je connais le prix réel. C'est la façon dont je veux que la comparaison se fasse. Ne pensez-vous pas que les consommateurs trouveraient cela utile? Du simple point de vue de la publicité disons à l'extérieur du Québec, de l'Ontario et de la Saskatchewan, il me semble que les consommateurs seraient contents de se rendre compte que les frais affichés correspondent au prix réel plutôt que de se faire dire : « Oh! En passant, le tarif de 99 \$ va équivaloir à 200 \$ ». Cela me dérangerait. La logique me porterait à croire que la personne qui affiche le tarif total serait en avantage concurrentiel.

M. McNaney : En toute logique, je pense moi aussi que les consommateurs en général aimeraient voir le prix final qu'ils vont payer. Le problème qui se présente à moi, quand j'essaie d'administrer mon entreprise, c'est qu'en raison de décisions qui ont été prises au moment de la création de la Constitution il y a bien longtemps, ce domaine fait partie des domaines maudits du partage des responsabilités fédérales-provinciales et de l'aspect international. Je vais vous en donner le parfait exemple.

Il y a plusieurs semaines, nous avons proposé un tarif promotionnel de 11 \$ pour souligner le onzième anniversaire de WestJet. Le monsieur à ma gauche a proposé la même chose, bien sûr, et pour renchérir, il l'a fait dans l'Ouest canadien et nous avons dû lui emboîter le pas. C'est de bonne guerre en amour, à la guerre et en affaires dans le transport aérien.

De mon point de vue, nous avons offert un tarif à 11 \$ avantageux pour le consommateur. Ce tarif a été cité en exemple devant ce comité la semaine dernière pour montrer pourquoi je suis un bandit dans mes techniques de publicité. J'ai prélevé 11 \$ pour offrir ce service, puis j'ai prélevé 50 \$ de plus pour Ottawa. La taxe sur cet achat de 11 \$ était de 50 \$.

Si l'on veut parler de la protection des consommateurs et des véritables besoins des consommateurs, ce qui dépasse la portée du projet de loi C-11 et de cet article, je dirais qu'il faut nous attaquer aux frais qu'on prélève de ce côté-ci, aux 50 \$ qui s'ajoutent à un achat de 11 \$ pour totaliser 62 \$. Si l'on me demandait ce qui réjouit le plus les consommateurs, je parierais que c'est cette offre stratégique plutôt que le bilan des 10 ou 15 dernières années, depuis que différents ministères réclament leur part du gâteau et leur imposent ces 50 \$. À mes yeux les consommateurs l'apprécient bien plus que mon obligation d'afficher les prix de façon plus évidente. Je ne pense pas que cette obligation protège le consommateur, parce que le consommateur n'a pas besoin de protection contre moi. En clair, il a besoin d'une protection contre Ottawa.

M. Galimberti : Pour répondre à votre question, je suis convaincu que mon consommateur est très frustré de voir un tarif de 99 \$ se transformer en un prix de 140 \$. Sur le site web d'Air Canada, nous décrivons en détail exactement d'où viennent ces taxes et ces frais. J'ai apporté des impressions d'écran qui montrent où l'argent va, de même qu'une impression d'écran qui explique exactement en quoi consistent ces frais. C'est avec plaisir que je vais les remettre au comité à titre de référence, s'ils les veulent.

I think we run a risk. Is it more simple to put out \$140 and that is everything that is included in travel? Absolutely. Is it more clear? No. I think you are muddling the picture in terms of where the money is going for your consumer purchase.

Senator Tkachuk: Let me focus on international flights, say from Toronto. Maybe I am the only one who is not clear, but just so all members are clear, Air Canada's website is advertising a trip from Toronto to London or Paris or wherever in Europe. As well, of course, many other airlines are doing the same thing. You are saying that you will be compelled to advertise the fare with all the fees; meanwhile, if I go to the LOT airline site or the Austrian airline site — is it in English, by the way?

Mr. Galimberti: Absolutely.

Senator Tkachuk: They would be advertising the price without the charges, which may lead me to go in there and find out it will cost me the same amount of money, but nonetheless I am already there so I might as well book the ticket. That is your concern.

Mr. Galimberti: Without question, the front-page advertising on the website will definitely always be lower on foreign carriers.

Senator Tkachuk: It is like a free plasma TV, but you have to buy a million mattresses; right?

Mr. Galimberti: Exactly.

Senator Eyton: Thank you for being here tonight. I would like to ask you about the workings of the House of Commons Transport, infrastructure and Communities Committee. My notes tell me that your association appeared before the committee and really had no objection to any of the provisions in Bill C-11. They also say that no individual airline appeared before the Transport Committee, and so the result of that is Bill C-11. Is that accurate? If no one appeared, why not?

Mr. Galimberti: At the time, we were comfortable with the wording of Bill C-11. It was clause 27 as we are proposing to amend it back. It had ministerial discretion in it. We were not uncomfortable with Bill C-11 until it was amended by the House committee at clause by clause. As individual airlines, and I believe I can speak for the association, we were never canvassed as to the ramifications on our business plan of this particular amendment. The House committee acted, at least in our opinion, without full ability to consider what it was that they were proposing.

Senator Eyton: Is it fair to say you did not have the opportunity in the circumstances to make any representation?

Je pense que nous courons un risque. Est-il plus simple d'inscrire 140 \$ et que ce prix comprenne tous les frais inclus dans le voyage? Absolument. Est-ce que c'est plus clair? Non. Je pense que cela brouille les cartes en cachant davantage aux consommateurs où va l'argent de leur achat.

Le sénateur Tkachuk : Je vais me concentrer un instant sur les vols internationaux, disons de Toronto. Je suis peut-être le seul qui ne comprend pas bien, mais pour que tout le monde comprenne bien, Air Canada met sur son site de la publicité pour un vol de Toronto à Londres ou à Paris ou à une autre ville d'Europe. Bien sûr, beaucoup d'autres lignes aériennes en font de même. Vous dites que vous allez devoir afficher le tarif incluant tous les frais; en même temps, si je consulte le site web du transporteur aérien LOT ou du transporteur aérien australien... est-il en anglais, soit dit en passant?

M. Galimberti : Absolument.

Le sénateur Tkachuk : Le prix y serait affiché sans les frais, ce qui pourrait me porter à choisir leur site, puis à constater qu'il va m'en coûter autant, mais comme je suis déjà là, je pourrais quand même très bien réserver mon billet là. C'est ce que vous craignez.

M. Galimberti : Il ne fait aucun doute que les tarifs affichés sur la première page des sites Web seront toujours inférieurs sur les sites des transporteurs étrangers.

Le sénateur Tkachuk : C'est comme d'inscrire qu'on peut obtenir une télévision à écran plasma gratuite, mais qu'il faut acheter un million de matelas, n'est-ce pas?

M. Galimberti : Exactement.

Le sénateur Eyton : Je vous remercie d'être ici ce soir. J'aimerais vous interroger sur les travaux du Comité des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Selon mes notes, des représentants de votre association ont comparu devant le comité et n'avaient absolument aucune objection contre l'une ou l'autre des dispositions du projet de loi C-11. Ils ont également dit qu'il n'y avait aucun porte-parole des différents transporteurs aériens qui avait comparu devant le Comité des transports, d'où le projet de loi C-11. Est-ce exact? Si personne n'a témoigné, pourquoi?

M. Galimberti : À ce moment-là, le libellé du projet de loi C-11 nous convenait. Le problème, c'est l'article 27, que nous proposons de modifier pour lui redonner son ancienne forme. Il prévoyait un pouvoir discrétionnaire ministériel. Nous ne voyions pas de problème dans le projet de loi C-11 jusqu'à ce que le comité de la Chambre le modifie dans son étude article par article. En tant que porte-parole d'une ligne aérienne, je pense pouvoir parler au nom de mon association. Personne ne nous a demandé notre avis sur les diverses incidences de cet amendement sur notre plan d'activité. Le comité de la Chambre a agi, à tout le moins à notre avis, sans pouvoir mesurer pleinement l'ampleur de ce qu'il proposait.

Le sénateur Eyton : Peut-on dire que dans les circonstances, vous n'avez pas eu l'occasion de vous exprimer?

Mr. McNaney: Yes. As all honourable senators are aware, in that mad rush leading up to Christmas break, with legislation trying to get pumped out of committees and back into the House and then dumped over here — that was the environment in which the bill at that time found itself. There was not a proper opportunity for us to get in front of that committee and explain what we are now doing in front of you.

Senator Eyton: Transat has filed a brief with the committee — I am not sure if you have seen it.

Mr. McNaney: We fight over the issue all the time amongst ourselves.

Senator Eyton: Transat recommends that Parliament lead the way by incorporating the following principles into Bill C-11 which would serve to not only achieve much needed harmonization with advanced jurisdictions such as Quebec and Ontario, but could also be used as a model and benchmark for other provinces which have not taken action in this field so far.

They then deal with four items. I will come back to the one we are talking about now, but they do talk of all-inclusive airline price advertising, a national traveller's compensation fund, an enhanced minimum financial requirement for new entrant air carriers, and finally trust accounting and financial guarantees as it applies to industry and the possible failure of carriers.

I want to come back to their representation regarding all-inclusive airline price advertising.

We have already talked about Quebec; it is just one way only and that is all-inclusive. Ontario, according to their notes, provides an option where you can either state all-inclusive or you can state the same price, but also show the breakdown, as they describe it, for taxes, fees and surcharges.

Then Transat in their brief states that they see no reason why federal legislators should not follow this trend, which provides maximum transparency for the consumer while ensuring a level playing field among all air carriers, Canadian or foreign, selling air services to consumers originating their journeys in Canada and regardless of the means of distribution involved.

Transat is wishing for uniform treatment everywhere and seem to think somehow that is possible.

Obviously, it is a very different representation than you have made here tonight. Is there any reason why Transat would be so different?

Mr. McNaney: Yes, but I have just one brief comment in terms of the federal government being a model for the other provinces.

I am not sure I want to be the mannequin for that model, because that gets to the point of our entire presentation, in how it is different across these other provinces, and by definition that will be placing us in a competitively difficult position for future advertising.

M. McNaney : Oui. Comme tous les honorables sénateurs le savent, dans la hâte qui précède le congé de Noël, on essaie de renvoyer les projets de loi des comités à la Chambre et de les catapulte ici; c'est exactement ce qui est arrivé à ce projet de loi à l'époque. Nous n'avons pas eu le loisir de nous présenter comme il se doit devant ce comité pour expliquer ce que nous sommes en train de vous expliquer.

Le sénateur Eyton : Transat a fait parvenir un mémoire au comité. Je ne suis pas certain que vous l'avez vu.

M. McNaney : Nous nous battons toujours entre nous sur cette question.

Le sénateur Eyton : Transat recommande que le Parlement prenne les devants en inscrivant les principes suivants dans le projet de loi C-11, ce qui permettrait non seulement une harmonisation longtemps attendue avec les administrations avancées, telles que le Québec et l'Ontario, mais aussi de proposer un modèle et un repère aux autres provinces qui n'ont pas encore agi sur ce plan.

La société propose ensuite quatre principes. Je vais revenir à celui dont nous étions en train de parler, mais elle mentionne la publicité sur les forfaits tout compris des transporteurs aériens, un fonds national d'indemnisation des voyageurs, le resserrement des obligations financières minimales des nouveaux transporteurs aériens et enfin, la comptabilité des fiducies et des garanties financières pour l'industrie et les risques de faillite des transporteurs.

Je tiens à revenir à son mémoire sur la publicité de prix incluant tous les frais des lignes aériennes.

Nous avons déjà parlé du Québec; ce n'est là qu'une façon de faire pour afficher le prix total. Selon ce mémoire, l'Ontario offre l'option d'afficher le prix tout compris ou d'afficher le même prix, mais de montrer le détail des taxes, des frais et des surtaxes.

Ensuite, les gens de Transat disent ne pas voir pourquoi le législateur fédéral ne suivrait pas cette tendance, qui offre le maximum de transparence aux consommateurs tout en assurant des règles uniformes pour tous les transporteurs aériens (canadiens ou étrangers) qui vendent des services aériens aux consommateurs en partance du Canada sans égard au mode de distribution.

Transat souhaite un traitement uniforme partout et semble croire que c'est possible.

De toute évidence, c'est un point de vue très différent de celui que vous avez présenté ici, ce soir. Y a-t-il des raisons pour que la position de Transat soit si différente?

M. McNaney : Oui, mais j'aurais une petite chose à dire sur l'idée que le gouvernement fédéral soit un modèle pour les autres provinces.

Je ne suis pas certain de vouloir être le mannequin dans ce modèle, pour les motifs mêmes présentés dans notre témoignage : la situation diffère d'une province à l'autre et par définition, cette mesure nous placerait en désavantage concurrentiel pour la publicité future.

Transat is an extremely successful company. They have been doing very well for a number of years and we have a commercial relationship with them.

We strenuously disagree with their opinion on this particular issue. I am not completely sure of the legal stature of Transat and how it disseminates its tickets, but I believe it is designated as travel agency in how it advertises and not as an air carrier. It is a fully integrated corporation that is a travel advisory, travel booking entity, charter flights, et cetera, that also owns aircraft. They are coming at you from the same perspective as the travel agencies who appeared before you last week.

We represent about 95 per cent, approximately, of the Canadian domestic market. Transat does not fly within Canada, so saying that the federal government should be a model is fine for them to argue, but we are the ones who are flying back and forth across and within the country that have to deal with those different jurisdictions across the country. They are not.

On a broader level, to a degree, the notion of taking what has been passed in Ontario and making the federal statute consistent with it, you are then taking the issue that Transat and travel agents are facing in Ontario as a result of a unilateral action by the provincial government. The federal government is committing the same error, and you are being asked to create that same error, solve it in Ontario and Quebec by exporting it to the rest of the country and internationally.

That is basically saying, we are going to solve this problem by making it bigger; that is what that solution comes to. It addresses it in Ontario and Quebec, but makes it bigger and expands it to the rest of the country and internationally. We disagree with their overall assessment.

Senator Eyton: Thank you for your analysis. That reminds of my mother who told me that the world would not be so troubled if everyone were Anglican.

Mr. McNaney: I would change it to Irish Catholic, with my claddagh ring, but I will stick with Anglican.

Senator Eyton: What happens with a combined flight? Assuming we have clause 27 and it applies, and, for example, we have Air Canada and United, my understanding is that United would likely play by different rules than Air Canada, but the flight is the same and is a shared flight.

Mr. Galimberti: It is a shared flight.

Senator Eyton: In terms of advertising?

Mr. Galimberti: The advertising is normally separate. Presently, I am able, as Air Canada, to sell a Lufthansa seat as part of a ticket from, say, Frankfurt to Mumbai, India. Lufthansa has the same privilege to sell an Air Canada seat that flies from Toronto to Frankfurt.

Transat connaît énormément de succès. L'entreprise se porte très bien depuis des années et nous avons une relation commerciale avec elle.

Nous sommes en total désaccord avec elle sur cette question. Je ne suis pas tout à fait certain de savoir quel est le statut juridique de Transat et comment elle distribue ses billets, mais je pense qu'elle est considérée comme une agence de voyage dans ses règles de publicité et non comme un transporteur aérien. C'est une entreprise totalement intégrée qui offre à la fois des conseils de voyage, des réservations de voyage, des vols nolisés et le reste, en plus de posséder un parc aérien. Elle a la même perspective que les agences de voyage dont les représentants ont comparu devant vous la semaine dernière.

Nous représentons environ 95 p. 100 du marché intérieur canadien. Transat n'offre pas de vol à l'intérieur du Canada, elle a donc beau jeu de dire que le gouvernement fédéral devrait être un modèle, mais ce sont nos avions qui parcourent le pays, et c'est nous qui devons composer avec les régimes des divers gouvernements. Pas elle.

D'un point de vue plus général, concernant l'idée de prendre ce qui a été adopté en Ontario et d'y harmoniser la loi fédérale, il faut dans une certaine mesure tenir compte des problèmes auxquels sont confrontés Transat et les agents de voyage en Ontario en raison de la mesure unilatérale prise par le gouvernement provincial. Le gouvernement fédéral est en train de commettre la même erreur, et l'on vous demande de la reproduire encore, de résoudre le problème de l'Ontario et du Québec en l'exportant au reste du pays et ailleurs dans le monde.

C'est comme de dire que nous allons régler ce problème en l'amplifiant : c'est ce que cette solution sous-entend. C'est une solution pour l'Ontario et le Québec, mais elle amplifie le problème et l'impose au reste du pays et du monde. Nous sommes en désaccord avec cette évaluation des choses.

Le sénateur Eyton : Je vous remercie de cette analyse. Cela me rappelle ma mère qui me disait que le monde n'irait pas si mal si tout le monde était anglican.

M. McNaney : Je parlerais plutôt des catholiques irlandais, avec ma bague claddagh, mais je vais m'en tenir aux anglicans.

Le sénateur Eyton : Qu'arrive-t-il quand un vol met à contribution plusieurs transporteurs? Si l'article 27 s'appliquait, il pourrait, par exemple, y avoir un vol commun entre Air Canada et United. Si je comprends bien, United pourrait agir différemment d'Air Canada, mais le vol resterait le même vol commun.

M. Galimberti : C'est un vol commun.

Le sénateur Eyton : Pour la publicité?

M. Galimberti : La publicité se fait habituellement de façon séparée. À l'heure actuelle, pour Air Canada, je peux vendre un siège de Lufthansa dans un billet de Francfort, disons, jusqu'à Mumbai, en Inde. Lufthansa a le même privilège de vendre des sièges d'Air Canada de Toronto à Francfort.

The price in the end would be the same. The price on the front page of the website, the advertised price, would be different. Lufthansa would advertise under the German statute.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation today and for sharing your concerns with us. It does appear that it is not a level playing field, but what I like to see is that both of you play nice. WestJet and Air Canada are cooperating on this.

Mr. Galimberti, you mentioned in your presentation that the Internet is an increasingly important sales tool. How much of your sales are currently being done through your website?

Mr. Galimberti: We have moved well beyond 50 per cent of total sales on the website. They are not necessarily domestic sales. You could easily buy a ticket on Air Canada in Hong Kong and fly from there to Toronto after purchasing the ticket over the Internet there. That gets to the heart of my concern, which is that we will always be at a disadvantage versus a competitor like Cathay.

Clause 27, as written, does a good job of considering the domestic media. It assumes that all airline advertising is done in a newspaper or on the radio or television spots domestically and that the seat sale pages are the totality of airline advertising.

The industry has been moving in the opposite direction for years now. The Internet is the most important sales tool we have. It will only grow. We will only move away from traditional advertising. That is the way we are going, so clause 27 is fundamentally out of step with the direction of the industry.

Senator Zimmer: Mr. McNaney, I have two questions, one of which is related to your contractual arrangements with your travel agents. In terms of the advertising practices by travel agents in other provinces who are not required by provincial law to advertise the all-in price, you have entered into a contractual agreement with these travel agents. Could you not put into the contract that in order to qualify for their commissions, they, too, need to advertise the all-in price? Could you not work that into your contract?

Mr. McNaney: We could look at that option, and certainly that is one of the things we have been kicking around as we look at this bill.

The problem is that we could not police it because there are thousands of travel agents. We would have to hire travel agent police to go around and walk past storefronts, making sure that the price written on the chalkboard out front is the all-in. We would have to go through newspaper clippings on the weekends. It would not be a feasible option for us.

Senator Zimmer: You mentioned that this bill would drive costs into your operation. I know you cannot get into specific business confidential numbers, but could you outline the parameters of what you would be dealing with in this area?

Le prix en bout de ligne serait le même. Cependant, le prix affiché sur la première page du site web serait différent. Lufthansa suivrait les règles de publicité du droit allemand.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de votre exposé d'aujourd'hui et vous remercie de partager vos préoccupations avec nous. Il semble que les règles du jeu ne soient pas les mêmes pour tous, mais je suis content de voir que vous êtes tous deux bons joueurs. WestJet et Air Canada coopèrent dans ce dossier.

Monsieur Galimberti, vous avez mentionné dans votre déclaration qu'Internet est un outil de vente de plus en plus important. Quelle est la proportion de vos ventes qui se fait par votre site web?

M. Galimberti : Nous avons de loin franchi le cap des 50 p. 100 pour les ventes sur le site web. Ce ne sont pas nécessairement des ventes de vols nationaux. On peut facilement acheter un billet d'Air Canada de Hong Kong, puis prendre l'avion là-bas jusqu'à Toronto après avoir acheté ses billets par Internet de là-bas. Cela illustre le cœur du problème, c'est-à-dire que nous serons toujours en désavantage devant un concurrent comme Cathay.

L'article 27, tel qu'il est rédigé, tient bien compte des médias nationaux. Il se fonde sur la présomption que tous les transporteurs aériens diffusent leur publicité dans les journaux, à la radio ou à la télévision au pays et que les pages sur la vente de sièges représentent la totalité de la publicité du transporteur.

Depuis des années, l'industrie a pris une autre direction. Internet est notre outil de vente le plus important. Cela ne va aller qu'en augmentant. Nous n'allons que nous éloigner de la publicité conventionnelle. C'est ce sur quoi nous mettons le cap, donc l'article 27 diverge vraiment de l'orientation que prend l'industrie.

Le sénateur Zimmer : Monsieur McNaney, j'ai deux questions, dont l'une porte sur vos ententes contractuelles avec vos agents de voyage. Quant aux méthodes de publicité qu'utilisent les agents de voyage des autres provinces, qui ne sont pas tenus selon la loi provinciale d'afficher le prix tout compris, vous avez conclu une entente contractuelle avec eux. Ne pourriez-vous pas inscrire dans le contrat que pour recevoir leurs commissions, ils doivent eux aussi afficher le prix total? Ne pourriez-vous pas l'inclure dans vos contrats?

M. McNaney : Nous pourrions envisager cette option, une option à laquelle nous réfléchissons évidemment dans le contexte de ce projet de loi.

Le problème, c'est que nous risquons de ne pas pouvoir en assurer le respect parce qu'il y a des milliers d'agents de voyage. Il faudrait que nous embauchions des surveillants des agents de voyage afin qu'ils passent devant leurs boutiques pour s'assurer que le prix écrit au tableau dans la vitrine comprend tout. Il faudrait que nous feuilletions les annonces de journaux les fins de semaine. Ce ne serait pas réalisable pour nous.

Le sénateur Zimmer : Vous avez mentionné que ce projet de loi ajouterait des coûts à vos activités. Je sais que vous ne pouvez pas nous divulguer de chiffres d'affaires confidentiels, mais pourriez-vous nous décrire les paramètres de ce qui vous attendrait le cas échéant?

Mr. McNaney: You are correct, I cannot get into business confidential figures and specificity. However, if you look at an average WestJet return fare — which would be about \$350 — when you add in the commission and other fees we would incur as part of processing that ticket if it were to go through a travel agency, the costs will come out to approximately 15 per cent. We are fine with 15 per cent; that is a cost of doing business. We cannot replicate what the travel agencies have built across this country in terms of their reach into various markets. We made a conscious business decision to use travel agents as part of our distribution network.

One of the unfortunate aspects of this debate is a perceived carriers versus the travel agents situation. I hope people understand that as a result of this proposed legislation impacting on commercial relationships, we would have to phrase it that way, but that is not the history of our business relationship with travel agencies across this country.

It will come to 15 per cent, and we are content with that. That is a cost of goods sold that shows up on your income statement. You cannot avoid that.

If the playing field changes so that it starts to lean upwards of 15 per cent, then the opportunity starts to rise for costs to start coming to us that, perhaps if we were advertising the same, our guests may have chosen us and gone to our website as opposed to a travel agent. Now they will see \$100, Vancouver to Maui, and we will have \$140 posted Vancouver to Maui. It will not take a great deal of shifting of consumers away from purchasing directly from WestJet to purchasing towards that 15 per cent cost — it will not take a great deal of shifting to drive costs potentially into the millions. That is the situation we face.

Senator Tkachuk: How will Expedia or Orbit affect you? If you are in Phoenix and go to the Expedia website and see these other airlines, your price will also have to be full-in. Is that right?

Mr. McNaney: Yes.

Senator Zimmer: It appears that you are the victims here. In the old days, you would get to the boarding gate, and you were almost accosted, arrested and stopped because they wanted \$10 to get on the plane. People got annoyed with that, so the airport terminal charges among others were passed on to you. You are almost the victims here. You are the carriers, but you have to collect their money while you are trying to create a level playing field. It is difficult to do. You are almost the bad guys in this.

Do you have any idea who sets the fees for airport improvement, security, environmental and other related charges? How much do they make in a year? How do they spend it? Who monitors the spending of that? Do either of you have any idea?

Mr. McNaney: You have touched on a sensitive nerve for us. We think protecting the consumer is not about making me hold up the bigger sign but rather going after that \$50 tax added to

M. McNaney : Vous avez raison, je ne peux pas vous donner de chiffres d'affaires confidentiels ni de détails. Cependant, si l'on prend un tarif de retour moyen de WestJet, qui est d'environ 350 \$, qu'on y ajoute la commission et les autres frais que nous devons prévoir pour le traitement du billet s'il passe par une agence de voyage, les coûts équivaldraient à environ 15 p. 100 du prix. Nous sommes prêts à accepter ces 15 p. 100; c'est le coût des affaires. Nous ne pouvons pas reproduire ce que les agences de voyage ont établi dans le pays pour ce qui est de leur rayonnement dans divers marchés. Nous avons pris la décision d'affaires consciente d'utiliser les agents de voyage dans notre réseau de distribution.

L'un des aspects malheureux de ce débat, c'est qu'il donne l'impression que les transporteurs sont ligués contre les agents de voyage. J'espère que les gens vont comprendre qu'à cause de l'incidence du projet de loi sur nos relations commerciales, nous devons formuler la chose de cette façon, mais que ce n'est pas caractéristique de nos relations professionnelles avec les agences de voyage du pays.

Ces coûts équivalent à 15 p. 100, et nous en sommes satisfaits. Ce sont des frais pour la vente de biens qui paraissent sur la déclaration de revenus. On ne peut pas les éviter.

Si les règles du jeu changent, de sorte que ces coûts dépassent les 15 p. 100, alors il serait de plus en plus probable que nos coûts augmentent, parce que si nos publicités étaient les mêmes, nos clients pourraient choisir et consulter notre site web plutôt qu'un agent de voyage. Maintenant, ils vont voir 100 \$ pour un vol de Vancouver à Maui, alors que nous allons afficher 140 \$ pour le même vol. Il ne faudra pas qu'énormément de consommateurs cessent d'acheter directement de WestJet à un coût de 15 p. 100 pour que ces coûts s'élèvent à des millions de dollars. C'est la situation qui nous guette.

Le sénateur Tkachuk : Quelles vont être les incidences d'Expedia ou d'Orbit sur vous? Si une personne se trouve à Phoenix et qu'elle consulte le site web d'Expedia pour voir les prix des autres transporteurs aériens, votre prix devra lui aussi tout comprendre, n'est-ce pas?

M. McNaney : Oui.

Le sénateur Zimmer : Vous semblez être les victimes. Dans l'ancien temps, on se rendait à la porte d'embarquement et l'on se faisait presque harceler pour payer 10 \$ afin d'embarquer dans l'avion. Cela irritait les gens, donc les frais des aérogares, entre autres, vous ont été transférés. Vous êtes presque les victimes. Vous êtes les transporteurs, mais vous devez percevoir leur argent alors que vous essayez d'uniformiser les règles du jeu. C'est difficile à faire. Vous êtes presque les méchants dans cette histoire.

Avez-vous une idée de qui établit les frais d'amélioration des aéroports, les frais de sécurité, les frais environnementaux et les autres coûts connexes? Combien font-ils par année? Comment dépensent-ils cet argent? Qui surveille ces dépenses? En avez-vous une idée, l'un ou l'autre?

M. McNaney : Vous touchez une corde sensible pour nous. Nous pensons que pour protéger les consommateurs, il ne faut pas m'obliger à afficher en plus grosses lettres, mais simplement

an \$11 purchase. Your question actually sets us up for some future lobbying that we will do with this committee and some present lobbying I will do now.

As an industry, there is a need to get a handle on the questions you have just posed. If you look across the variety of organization imposing those fees, part of the problem is there is no one bad guy in Ottawa. The Department of Transport has mandates and responsibilities it fulfills — and I am cognizant of the fact there is a whole plethora of Transport officials here in this room. The Department of Finance, NAV CANADA and the airports themselves all have responsibilities which require fees or funds. This is in addition to security.

The end result is that all these different groups have a claim on the airline ticket. We are in the process of trying to get focus on the entire collectivity of organizations that play in this area and approach them directly with the questions that you are asking: Who is responsible? Who monitors this? Do we have an opportunity to take a cohesive and coherent approach so that we can attack this \$50 tax on an \$11 sale?

I would suggest to the committee that it dig its teeth into this issue. We would be happy as an industry to come back and have in-depth talks about it.

Mr. Galimberti: I will table for the committee today in both official languages an example of a round trip ticket from Ottawa to Toronto, \$99 each way. On that ticket, there is a \$24 NAV CANADA charge, \$9.34 for CATSA — to be scanned — \$35 in airport improvement fees to both Ottawa and Pearson airports, and \$15.91 for GST and P.S.T. That does not include the \$350 million or so that the government takes out annually in airport rents and the four-cents-a-litre federal government fuel excise tax for domestic flights. This provides a sense of the tax regime.

Airport improvement fees across the country vary in a phenomenal way. They are listed on the back page of my submission. We have no control over how airports spend their airport improvement fees. We have no say in how the security charge is set. NAV CANADA has set their fee arbitrarily. They keep a substantial reserve, in the millions of dollars, paid for by our passengers, and that reserve sits, in perpetuity, should there be an emergency when they can draw on that.

This goes to my earlier point about how I am sure my customer is deeply concerned when they watch a \$99 fare turn into a \$130. I am deeply concerned about it. It is a substantial problem.

Senator Zimmer: When I go into a hotel now, there is an \$8 marketing fee added on. It is a marketing fee for the hotel to sell the room to me. I am paying a marketing fee to have the room sold to me. It is annoying what associations do now to exist. They add on these charges back to you to give them their money. I am sorry for you. You are placed in a very difficult situation.

nous attaquer à cette taxe de 50 \$ qui s'ajoute à un achat de 11 \$. Votre question met la table pour des pressions futures que je vais exercer à ce comité et des pressions que je vais exercer dès maintenant.

Dans notre industrie, nous devons nous attaquer aux questions que vous venez de soulever. Regardons un peu la pléthore d'organisations qui imposent des frais. Une partie du problème, c'est qu'il n'y a pas seulement un méchant à Ottawa. Le ministère des Transports s'acquitte de mandats et de responsabilités, et je sais très bien qu'il y a une foule de fonctionnaires des Transports dans cette pièce. Le ministère des Finances, NAV CANADA et les aéroports eux-mêmes ont tous des responsabilités qui sous-entendent des frais ou des fonds. Cela s'ajoute à la sécurité.

En bout de ligne, tous ces groupes réclament leur part sur le billet d'avion. Nous sommes en train d'essayer de cibler l'ensemble des organismes qui jouent un rôle dans ce domaine et de leur poser directement les questions que vous nous posez. Qui est responsable? Qui fait le suivi? Pourrions-nous unir nos forces de façon cohérente pour nous attaquer à cette taxe de 50 \$ sur une vente de 11 \$?

Je recommanderais au comité de s'attaquer à cette question de front. Les représentants de notre industrie seraient ravis de revenir en parler en profondeur avec vous.

M. Galimberti : Je vais remettre au comité un exemple de billet Ottawa-Toronto imprimé dans les deux langues officielles, qui coûte 99 \$ pour l'aller et autant pour le retour. Sur ce billet, il y a des frais de 24 \$ de NAV CANADA, 9,34 \$ pour l'ACSTA — ce qui doit être lu optiquement — 35 \$ pour les frais d'améliorations aéroportuaires pour les aéroports d'Ottawa et Pearson et 15,91 \$ pour la TPS et la TVP. Cette somme ne comprend pas les quelque 350 millions de dollars que le gouvernement prélève chaque année pour les loyers des aéroports, ni la taxe d'accise sur le carburant de 4 ¢ le litre que le gouvernement fédéral prélève sur les vols intérieurs. Cela vous donne une idée du régime de taxation.

Les frais d'améliorations aéroportuaires varient énormément d'un bout à l'autre du pays. Ils sont présentés à la dernière page de mon mémoire. Nous n'avons aucun contrôle sur la façon dont les aéroports dépensent les frais d'améliorations aéroportuaires. Nous n'avons rien à dire sur la façon dont sont établis les frais pour la sécurité. NAV CANADA a fixé ses frais de façon arbitraire. L'organisme détient une importante réserve, de l'ordre de millions de dollars, que paient nos passagers, et cette réserve est maintenue à perpétuité, en cas d'urgence.

Cela me ramène à ce que j'ai dit tout à l'heure : mes clients sont très contrariés lorsqu'un tarif de 99 \$ devient 130 \$. C'est un grave problème, qui me préoccupe beaucoup.

Le sénateur Zimmer : Lorsque je vais à l'hôtel maintenant, on ajoute à ma facture des frais de commercialisation de 8 \$. Ce sont des frais qui permettent à l'hôtel de me vendre une chambre. Je paie des frais de commercialisation pour que la chambre me soit vendue. Ce que les associations font aujourd'hui pour exister est dérangeant. Elles additionnent tous ces frais et vous les imposent pour que vous leur donniez leur argent. Je suis désolé pour vous. Vous vous trouvez dans une situation très difficile.

Senator Dawson: I went on the Internet — Flightcenter.ca, Travelocity.ca, Airfare.com, Lowfares.com, FareCompare.com, Priceline.com, Expedia.com, et cetera. On every one of those sites, if I asked for a price, taking into consideration, Mr. Galimberti, you are co-chairing with United to go to United States, is it true that I will always find their price lower than yours?

Mr. Galimberti: I am less clear on how the fare aggregators work, the Expeditas and Orbits of the world. That has more to do if you are on Expedia.ca or Orbit.ca. It then becomes a domestically regulated entity. I am far less clear on how they work it out internationally. It really seems to vary website to website.

Senator Dawson: Both Quebec and Ontario have to police the Internet on these prices, so if you are not respecting their regulations on these dozens of sites, how do they enforce these corporations that are international and are probably in the post office somewhere?

Mr. McNaney: My understanding of the aggregator sites is that they are headquartered in Ontario, so at this point they do the all-in.

We have seen in other policy areas such as health care where operations have been set up in provinces that have different jurisdictions, different legislation with respect to sale over the Internet. That does not mean that a move could not occur to a different jurisdiction that would not require all-in. However, I believe the search engines for the dot CAs, I may be mistaken but I believe they are headquartered in Ontario.

Senator Dawson: A lot are not dot CA, they are dot coms. You can buy through your credit card the ticket in an international forum, whatever it is, and you would be advertised as being more expensive than, in your case, United on Quebec-Florida; you can be on a United Airlines plane or on an Air Canada plane.

Mr. Galimberti: If you were to go to an aggregator that is European- or U.S.-based, irrespective of how that aggregator has its business practice set up now, the Canadian government will not be able to enforce or regulate that site. If lowfares.com decides that it wants to put in place a system where it does not include taxes and fees it will most likely include the taxes and fees for our flight.

Senator Dawson: What if the minister comes in front of us and says that he accepts the wording as it is now because he wants us to pass this bill? We are in a situation where, if we want to satisfy you and go back to the original wording that had been proposed by the Department of Transport six months ago, we risk sending the bill back to the House of Commons and to the House of Commons Transport Committee. It might be amended again and come back to us, and these bills that have been on the Order Paper now for in some cases four years will be delayed. You can understand our situation.

Le sénateur Dawson : J'ai consulté des sites Internet — Flightcenter.ca, Travelocity.ca, Airfare.com, Lowfares.com, FareCompare.com, Priceline.com, Expedia.com, et cetera. Dans chacun de ces sites, si je demande un prix — compte tenu, monsieur Galimberti, que vous êtes associé avec United pour les vols aux États-Unis — est-ce vrai que les prix affichés sur ces sites seront toujours inférieurs aux vôtres?

M. Galimberti : Je ne suis pas certain de la façon dont fonctionnent les agrégateurs, tous les Expedia et Orbit du monde. Cela dépend davantage du site que vous consultez, si le domaine racine est .ca. L'agrégateur devient alors une entité assujettie à la réglementation canadienne. Je ne sais pas comment ils fonctionnent sur la scène internationale. Les choses semblent différentes d'un site web à l'autre.

Le sénateur Dawson : Le Québec et l'Ontario doivent surveiller les prix sur Internet, alors si leurs règlements ne sont pas respectés dans ces douzaines de sites, comment font-ils pour appliquer la loi à ces entreprises internationales qui se trouvent probablement dans un bureau de poste quelque part?

M. McNaney : Je crois comprendre que les agrégateurs ont leur siège social en Ontario, et de là ils doivent afficher des tarifs tout inclus.

Dans d'autres domaines comme les soins de santé, où les provinces exercent chacune leurs compétences, les ventes par Internet sont assujetties à des lois différentes. Cela ne veut pas dire qu'on ne pourrait pas déménager dans une province qui n'exigerait pas l'affichage des tarifs tout inclus. Toutefois, je peux me tromper, mais je crois que les moteurs de recherche pour les sites portant le domaine racine .ca ont leur siège social en Ontario.

Le sénateur Dawson : Bon nombre de sites ne portent pas le domaine .ca, mais plutôt .com. Il est possible d'acheter un billet par carte de crédit sur un site international, peu importe ce qu'il est, et dans votre cas, on dirait que vos tarifs pour un vol Québec-Floride sont plus élevés que ceux de United; vous pouvez prendre un avion de United Airlines ou d'Air Canada.

M. Galimberti : S'il s'agit d'un agrégateur basé en Europe ou aux États-Unis, peu importe comment ses pratiques d'affaires sont établies, le gouvernement canadien ne peut pas contraindre ou réglementer ce site. Si lowfares.com décide de mettre en place un système qui n'inclut pas les taxes et les frais, il inclura fort probablement les taxes et les frais pour notre vol.

Le sénateur Dawson : Qu'arrivera-t-il si le ministre se présente devant nous et dit qu'il accepte le texte actuel parce qu'il veut que nous adoptions ce projet de loi? Si nous acquiesçons à votre demande et que nous revenons au texte original proposé par le ministère des Transports il y a six mois, nous risquons de renvoyer le projet de loi à la Chambre des communes et au Comité des transports de la Chambre des communes. Il sera modifié encore et nous sera renvoyé, et ces projets de loi, dont certains sont au *Feuilleton* depuis maintenant quatre ans, seront retardés. Vous pouvez comprendre notre situation.

Had you been able to convince the Department of Transport that what had been done at the House of Commons committee — we would be in a situation where at least we would be telling the Department of Transport that we agree with you, we will amend the bill and send it back to the House of Commons, because we are trying to be a chamber of sober second thought and we are improving proposed legislation to be as responsible as it should be.

I am asking you — and I am also talking to the government side. If there is a reason that would justify sending the bill back to the House, is it possible that we might be able to get it back and get in third reading before the end of the summer? You have talked about the pressure of the December sittings in the House of Commons. We are in a situation now where we have perhaps four weeks if we want to get proposed legislation out before the end of the existing session. In the context of a mid-mandate, you can imagine that there may be prorogation, in which case this bill would die on the Order Paper once again.

We might have sympathy towards your recommendations, but do you think we could get it through here, amend it, back to the original wording, not invent new wording, and send it to the House and get it back here? Would you not be afraid that the other aspects of the bill that you agree with would die at the same time?

Mr. McNaney: What it comes down to for me — and I am assuming for Mr. Galimberti also — is that I understand that there are other provisions in this bill and I understand that the bill is incarnation number two or three of attempts to get this bill passed, but I do not think the frustration that exists in trying to get this legislation through in the timeline that is set because of a parliamentary recess during the summer is a get-out-of-pass-a-bad-clause card.

At the end of the day, if this clause is passed as it is currently worded, you will be making the following decision: You will be passing a bill that concludes that it is sound policy from Parliament to require the company and the companies that actually provide the service, and particularly in an industry like ours where if the industry as a whole has a 4 per cent profit margin everyone claps each other on the back for a job well done, in a ferociously capital-intensive and highly cyclical industry, you will be making the overt decision that it makes sound policy to require the service provider to advertise its product at a higher price than another entity that sells an element of that service.

I cannot for the life of me see how that makes economic sense in any industry — most certainly in an industry as capital intensive and as cyclical as ours. I understand those time constraints and those time demands. On bended knee, I would say to you, the committee, please consider the ramifications if you pass this bill because it has to get through because it is on its third attempt or the House will be rising shortly and you are facing a parliamentary crunch. We are the ones that will have to live with what comes out.

Senator Dawson: Mr. Galimberti, we would appreciate it if you would table the documents that you have.

Si vous aviez pu convaincre le ministère des Transports que ce qui a été fait au comité de la Chambre des communes... Nous pourrions au moins lui dire que nous sommes d'accord avec vous, que nous modifierons le projet de loi et que nous le renverrons à la Chambre des communes, parce que nous essayons d'être la Chambre du second examen objectif et nous améliorons les projets de loi pour qu'ils soient constructifs, comme ils doivent l'être.

Je vous pose la question — et je m'adresse aussi au parti ministériel. S'il est justifié de renvoyer le projet de loi à la Chambre, est-ce qu'il pourra nous être retourné et passer en troisième lecture avant la fin de l'été? Vous avez parlé de la pression sentie lors des délibérations de décembre à la Chambre des communes. Or, nous avons maintenant peut-être quatre semaines pour adopter des projets de loi avant la fin de la présente session. Dans un contexte de mi-mandat, vous pouvez imaginer qu'il pourrait y avoir prorogation et, dans ce cas, le projet de loi mourrait au *Feuilleton* encore une fois.

Nous pourrions être en faveur de vos recommandations, mais croyez-vous que nous pouvons examiner le projet de loi, le modifier, revenir au texte original, sans inventer une nouvelle formulation, le renvoyer à la Chambre et le recevoir à nouveau ici? Ne craignez-vous pas que d'autres aspects du projet de loi qui vous satisfont mourraient en même temps?

M. McNaney : Ce que je retiens — et je présume que c'est vrai aussi pour M. Galimberti — c'est qu'il y a d'autres dispositions dans ce projet de loi et qu'il s'agit de la deuxième ou troisième tentative d'adoption du projet de loi, mais je ne crois pas que le sentiment de frustration que vous éprouvez en essayant de faire adopter ce projet de loi dans le délai imposé par un éventuel congé parlementaire soit suffisant pour adopter une disposition qui ne nous convient pas.

Au bout du compte, si cette disposition est adoptée dans sa forme actuelle, voilà la décision que vous prenez : vous adoptez un projet de loi qui conclut que le Parlement est bien avisé d'exiger, dans un secteur hautement capitalistique et cyclique comme le nôtre — où tout le monde se félicite lorsque l'industrie a une marge de profit de 4 p. 100 — que l'entreprise qui fournit le service annonce son produit à un prix supérieur par rapport à une autre entité qui vend un élément de ce service.

Je ne peux absolument pas voir comment une telle décision serait économiquement justifiée dans une industrie quelconque — et certainement dans une industrie aussi capitalistique et cyclique que la nôtre. Je comprends les contraintes de temps et les exigences que vous avez. Toutefois, j'implore le comité de songer aux conséquences s'il adopte ce projet de loi simplement parce qu'il s'agit de la troisième tentative ou que la Chambre ajournera bientôt ou que vous envisagez une défaite parlementaire. Nous sommes ceux qui en subiront les conséquences.

Le sénateur Dawson : Monsieur Galimberti, nous vous saurions gré de déposer les documents que vous avez.

Mr. Galimberti: I am happy to table the documents that I have referenced with the clerk at the conclusion of this hearing.

The Chairman: Are you concerned that your input into the regulation-making process will not result in advertising regulations you can live with? The bill is not specific about the wording of the regulations.

Mr. McNaney: In terms of WestJet, that is asking me to have hope that it will work its way through. Hope is a wonderful thing on Sunday when I am at church. On the other six days of the week, as a business strategy, it does not work. Could it work its way to actually potentially be not as damaging through regulation? That is possible. Could it work its way out to be even worse than I currently believe it might be through regulation? That is equally possible.

Mr. Galimberti: It is safe to say that we have a pretty high degree of confidence in our regulators. At the same time, it is impossible for us to business plan around high degrees of confidence.

Senator Mercer: I support the position of both Air Canada and WestJet at clause 27, that it needs to be changed. This is a tenuous industry. We have seen it worldwide. I do not think we should do anything to disadvantage our local carriers. I do not fly WestJet because WestJet does not fly where I go. I do fly Air Canada and it galls me that you talk about 777s and 787s when you cannot get your domestic market right. I do not really care about your international market because it is the domestic market that you continually screw up.

I go back to a question that the chair asked about the complaint process. You said that Air Canada handles complaints and that you have enough people to handle complaints. I do not buy it. Two weeks ago at the Ottawa airport, I could not get on the flight I was supposed to take to Toronto because the aircraft had changed. It really disadvantaged me. However, it really ticked off another passenger who had a very critical situation to get to on his trip. I have no idea whether it was business or personal; it did not matter to me.

What was the response of the clerk at the gate? Was it to sooth the man's way? Was it to find him another way? Was it to walk him down to Porter Airlines and get him a ticket? No, it was to call security. I am sorry, but that is not good service. You continue to come here, and it just galls me every time I see someone from Air Canada before this committee. It galls me that you come here and ask for our help when you cannot provide good, common-courtesy service to customers in every airport across this country.

Mr. Galimberti: Many times, interactions with the customer are, by their very nature, individual interactions with individual staff. I know the amount of effort we put in and the tools that we provide and what it is we do to allow our people to help customers. It troubles me greatly every time I hear about an incident, and it happens, where that commitment to service is not met.

M. Galimberti : Je me ferai un plaisir de remettre au greffier les documents dont j'ai parlé, à la fin de la réunion.

La présidente : Craignez-vous, malgré votre participation au processus de réglementation, que le règlement sur la publicité ne vous convienne pas? Le projet de loi n'est pas précis quant à la formulation du règlement.

M. McNaney : Pour ce qui est de WestJet, vous me demandez d'espérer que les choses se règlent d'elles-mêmes. L'espoir est une chose merveilleuse le dimanche, lorsque je suis à l'église. Durant les six autres journées de la semaine, l'espoir ne suffit pas dans une stratégie d'affaires. Le règlement peut-il rendre les choses moins dommageables? C'est possible. Le règlement peut-il rendre les choses encore pires que je ne le crains déjà? C'est possible aussi.

M. Galimberti : Nous pouvons dire que nous avons beaucoup confiance dans nos organismes de réglementation. En même temps, nous ne pouvons pas établir nos plans d'affaires en fonction d'un sentiment de confiance.

Le sénateur Mercer : J'appuie la position d'Air Canada et de WestJet concernant l'article 27, à savoir qu'il doit être modifié. Il s'agit d'une industrie fragile. Nous l'avons vu dans le monde entier. Je ne crois pas que nous devons faire quelque chose qui désavantagerait nos transporteurs locaux. Je ne voyage pas avec WestJet parce que WestJet ne va pas là où je vais. Je voyage avec Air Canada, et cela m'irrite que vous parliez des 777 et des 787 alors que vous ne pouvez pas mettre de l'ordre dans votre marché intérieur. Le marché international m'importe peu, parce que c'est dans le marché intérieur que vous continuez de cafouiller.

Je reviens à une question que la présidente a posée au sujet du processus de plaintes. Vous avez dit qu'Air Canada traite les plaintes et qu'il y a suffisamment d'employés à cette fin. Je ne vous crois pas. Il y a deux semaines, à l'aéroport d'Ottawa, je ne pouvais monter à bord de l'appareil qui devait me rendre à Toronto parce que l'avion avait changé. J'étais vraiment ennuyé. Toutefois, la situation a suscité la colère d'un autre passager qui devait absolument prendre cet avion. Je n'ai aucune idée si c'était pour des raisons d'affaires ou pour des raisons personnelles; cela m'importait peu.

Comment a réagi le préposé au comptoir? A-t-il essayé de le calmer, de trouver une autre solution, de l'amener au comptoir de Porter Airlines et d'obtenir un billet pour lui? Non, il a appelé les agents de sécurité. Excusez-moi, mais ce n'est pas un bon service. Vous continuez de vous présenter ici et je suis estomaqué chaque fois que je vois un représentant d'Air Canada devant notre comité. Je suis estomaqué que vous veniez ici et que vous demandiez notre aide alors que vous ne pouvez pas fournir un service efficace et courtois à vos clients dans chaque aéroport du Canada.

M. Galimberti : Bien souvent, les interactions avec les clients sont, de par leur nature, des interactions individuelles. Je sais tous les efforts que nous mettons, les outils que nous fournissons et ce que nous faisons pour permettre à notre personnel d'aider les clients. Je suis grandement troublé chaque fois que j'entends parler d'un incident — et il y en a — où le service à la clientèle laisse à désirer.

I cannot speak to the individual instance you witnessed. It certainly does not sound like it was a pleasant experience, not only for that passenger but for those around him. All I can say is that, from the management level down through the rest of the operation, I legitimately believe that we are trying in a very sincere way to address customer issues. I know that we track the metrics that we have at our disposal through actively surveying our customers and through actively monitoring the complaints that come in to address some of those concerns.

Senator Mercer: Mr. Galimberti, I am surveyed all the time. I am an elite or super-elite member, depending on which area I have to be in. Do you know what flights they call me about? They call me about the flight from Ottawa to Toronto. It is a 45-minute flight. What can go wrong, other than the fact that I got bumped off that one flight? They never call me about the bad service on the flight from Ottawa to Halifax that I take every week.

As I say, I will support you both; if I need to be the person who moves the amendment to the bill to support what both airlines want, I will.

Mr. McNaney may have the same problems, but I do not know because I do not fly that airline.

I do not know how much money Air Canada is spending on professional development of the staff at the gate, both at check-in and after you pass security at the gate. Back when Air Canada and Canadian Airlines merged, it was easy to tell the difference. The Canadian Airlines staff were the people who gave you good service, and the people who were ignorant to you were the people from Air Canada. Are you spending any money to fix this problem?

Mr. Galimberti: Yes, we are spending considerable amounts of money to address customer-service issues on an ongoing basis. I will commit to you personally and to this committee to get back any information that I can as to the nature of those programs that is not of a confidential nature.

Senator Merchant: I hate to pounce on you because you have just had a whipping here, but if airline complaints are more aligned with market share today than in 2000, then WestJet's complaints must be up and Air Canada's must be down — because your market share has been going up, Mr. McNaney.

Are you having more complaints, Mr. Galimberti, or are you having fewer complaints than in 2000?

Mr. Galimberti: Speaking from Air Canada, I think that our complaints are going down. Market share is one metric that one can look at. We are flying more passengers today than ever before. We are in something like our seventeenth consecutive month of record load factor. Although WestJet has certainly grown as a carrier in this country, we are flying far more people than we used to. We had 32 million passengers last year, which is an enormous amount.

Je ne peux pas parler de l'incident dont vous avez été témoin. Ce n'était certainement pas une expérience plaisante, ni pour ce passager ni pour ceux autour de lui. Tout ce que je peux dire, c'est que, à tous les niveaux des opérations, je crois que nous essayons très sincèrement de régler les problèmes liés à notre clientèle. Nous examinons les données que nous recueillons en menant des sondages auprès de nos clients et en surveillant activement les plaintes que nous recevons afin de régler ces problèmes.

Le sénateur Mercer : Monsieur Galimberti, je réponds à des sondages constamment. Je suis un membre élite ou super élite, selon la région où je dois me rendre. Savez-vous sur quels vols portent les sondages? Sur le vol Ottawa-Toronto, un vol de 45 minutes. Que peut-il se passer d'ennuyeux, mis à part le fait que je ne suis pas parti en priorité sur ce vol? On ne m'appelle jamais pour me poser des questions sur le mauvais service offert sur le vol Ottawa-Halifax que je prends toutes les semaines.

Comme je l'ai dit, je vais vous appuyer tous les deux; si c'est moi qui dois proposer l'amendement au projet de loi pour satisfaire les deux compagnies aériennes, je le ferai.

M. McNaney a peut-être les mêmes problèmes, mais je l'ignore parce que je ne voyage pas avec sa compagnie aérienne.

Je ne sais pas combien d'argent Air Canada consacre au perfectionnement du personnel au comptoir, que ce soit à l'enregistrement ou après que vous ayez passé les contrôles de sécurité. À l'époque où Air Canada et Canadian Airlines ont fusionné, c'était facile de faire la distinction. Les employés de Canadian Airlines étaient ceux qui vous donnaient un bon service, et les gens qui ne se souciaient pas de vous étaient les employés d'Air Canada. Dépensez-vous un peu d'argent pour régler ce problème?

M. Galimberti : Oui, nous dépensons beaucoup d'argent pour régler les problèmes de service à la clientèle de façon continue. Je m'engage personnellement devant vous et devant le comité à vous transmettre toute l'information possible, qui n'est pas confidentielle, sur la nature de ces programmes.

Le sénateur Merchant : Je déteste m'acharner sur vous parce que vous venez de recevoir un bon coup de fouet, mais si les plaintes que reçoit une compagnie aérienne correspondent plus à la part du marché qu'en 2000, alors les plaintes que reçoit WestJet doivent être à la hausse et celles d'Air Canada doivent être à la baisse, puisque votre part du marché a augmenté, monsieur McNaney.

Monsieur Galimberti, recevez-vous plus ou moins de plaintes qu'en 2000?

M. Galimberti : Pour ce qui est d'Air Canada, je crois que les plaintes sont à la baisse. La part du marché est une mesure que nous pouvons examiner. Nous transportons plus de passagers aujourd'hui que jamais auparavant. Je crois que c'est le dix-septième mois consécutif où nous enregistrons un coefficient de remplissage record. Bien que WestJet ait certainement pris de l'expansion au pays, nous transportons beaucoup plus de personnes qu'auparavant. Nous avons eu 32 millions de passagers l'an dernier, un chiffre énorme.

Are complaints going down? I sincerely believe they are. Is the number of travellers going down? No, it is quite the opposite. The number of passengers is skyrocketing.

Mr. McNaney: We have not seen any appreciable increase based on increased frequency. Our view is that it is our responsibility to try to rectify whatever that complaint or problem may be long before it is necessary for an agency of government to spend its time trying to resolve it for us.

Senator Merchant: For what it might be worth, I fly both WestJet and Air Canada, because I live in Regina, and I hear many people saying that they prefer to fly WestJet. Deliberately, they will fly with WestJet. One reason might be that your planes are different. They are a little larger. Sometimes, when you go from Regina to Winnipeg, the Air Canada planes are small. However, I think it also has to do with the service. I am hearing that Air Canada is becoming arrogant and that WestJet is giving better service, for what it is worth.

Mr. Galimberti: I grew up in Regina, so I am especially sensitive to that particular market, as I go back there quite frequently; as well, my mother still flies out of there on a fairly regular basis. That does bother me in a way. I can only tell you that I personally am fairly aggressive in my department.

Government community relations is not limited to the federal level. I do provincial government relations and municipal government relations. We engage in an ongoing dialogue with our airport partners. We actively meet with local chambers of commerce. We have met with Mayor Fiacco of Regina on numerous occasions to detail for them the service we provide, the tourism dollars, the business dollars that we bring to communities across Canada. The fact is that we are a presence in communities across Canada. We have a great charitable program called Kids Horizons that donates millions of dollars and millions of air miles for free travel across this country over the course of a year.

Are we becoming arrogant? I sincerely hope we are not. I certainly can speak for myself and the broader corporate umbrella to tell you that we do just about everything we can to get out to communities and let them know that we are present.

Senator Merchant: I have a question on clause 19, which removes the agency's power to investigate monopoly conditions on domestic routes and rates on its own initiative. Again, I am a westerner, someone who lives in a city with a limited number of choices. Are your companies supportive of these provisions? Why should this right be taken away from the agency?

Mr. McNaney: In terms of WestJet, I can tell you that I am ostensibly focused on that one clause with respect to the all-in advertising, so I have not looked at the rationale behind that particular clause.

Les plaintes sont-elles à la baisse? Je crois sincèrement que oui. Le nombre de voyageurs est-il à la baisse? Non, c'est plutôt le contraire. Le nombre de passagers atteint des chiffres record.

M. McNaney : Nous n'avons pas observé de hausse appréciable malgré la fréquence plus élevée. Nous croyons que nous avons la responsabilité d'essayer de régler les problèmes ou les plaintes bien avant qu'un organisme du gouvernement ne soit obligé de les régler pour nous.

Le sénateur Merchant : Mon commentaire vaut ce qu'il vaut; je voyage avec WestJet et Air Canada, parce que je vis à Regina, mais bien des gens disent qu'ils préfèrent voyager avec WestJet. Ce sera leur premier choix. C'est peut-être parce que vos avions sont différents; ils sont un peu plus spacieux. Les avions d'Air Canada qui font la navette entre Regina et Winnipeg sont petits. Toutefois, je crois que c'est aussi une question de service. On dit qu'Air Canada devient arrogant et que WestJet donne un meilleur service, et ce commentaire vaut ce qu'il vaut.

M. Galimberti : J'ai grandi à Regina, alors je suis particulièrement sensible à ce marché puisque j'y retourne fréquemment; de plus, ma mère prend encore l'avion de là de façon régulière. Cela me dérange d'une certaine façon. Je peux seulement vous dire que je suis personnellement assez dynamique dans mon service.

Les relations que nous avons ne sont pas limitées au gouvernement fédéral. J'entretiens des relations avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales. Nous avons des liens continus avec nos partenaires aéroportuaires. Nous rencontrons les représentants des chambres de commerce. Nous avons rencontré le maire Fiacco, de Regina, et son équipe à plusieurs reprises pour leur exposer en détail le service que nous offrons, l'argent des touristes et des gens d'affaires que nous amenons dans les communautés partout au Canada. Nous sommes une présence dans les localités partout au Canada. Nous avons un excellent programme de bienfaisance que nous appelons Horizons Enfance, qui fait don de millions de dollars et de millions de milles aériens pour des voyages gratuits partout au pays au courant d'une année.

Devenons-nous arrogants? J'espère sincèrement que non. En mon nom personnel et au nom de la compagnie aérienne, je peux vous dire que nous faisons tout ce que nous pouvons pour rejoindre les localités et leur dire que nous sommes présents.

Le sénateur Merchant : J'ai une question au sujet de l'article 19, qui enlève à l'office le pouvoir de mener, de sa propre initiative, des enquêtes sur les monopoles sur les vols intérieurs et les tarifs. Encore une fois, je suis originaire de l'Ouest et je vis dans une ville où le choix est limité. Vos entreprises sont-elles en faveur de ces dispositions? Pourquoi doit-on retirer ce droit de l'office?

M. McNaney : Concernant WestJet, je peux vous dire que je me concentre sur l'article portant sur la publicité des tarifs tout inclus, et je ne me suis donc pas attardé au raisonnement derrière cette autre disposition.

Mr. Galimberti: I do not think it is appropriate to compel a carrier with a business motive to fly a non-profitable route. The history of bankruptcies in the airline industry is well-told. The road is literally littered with discarded planes of airlines gone past. Am I comfortable with the CTA not having that jurisdiction? Quite frankly, I do not know how much it was employed in the first place. I do not know that it is particularly significant. I am fairly comfortable with the clause.

Senator Merchant: Finally, I would also like to be on the record about clause 27. I see this as ease of advertising versus knowledge. A few years ago, a certain flavour of government passed the GST because they said it would make it easier for the consumer to see the taxation. It seems to me that the opposite is applied in this case. I know that it makes people angry, but I do think there is a duty to have an informed public. The public ought to know what taxes are imposed by government. It may annoy them, but I do not think hiding things from the consumer serves the public interest. I support you in your concerns about this.

The Chairman: Thank you very much, Mr. McNaney and Mr. Galimberti, for your presence here tonight. We heard you and we will look into whatever we can do with the proposed legislation. We will do our best. We are always trying to reach our goals — that is, to protect the public while at the same time making things possible for the industry.

Our next witnesses are Mr. Cliff Mackey, who is with the Railway Association of Canada, and, from Canadian National Railway Company, Mr. Claude Mongeau and Mr. Jean Patenaude.

Cliff Mackey, President, Railway Association of Canada: The Railway Association of Canada — RAC — with over 60 members, represents virtually all railways operating in Canada — that is, the large class 1s, CPR and CN, short-line and regional railways, intercity passenger and commuter rail service providers, and tourist train operators across the country. As president of the RAC, I am pleased to have the opportunity to comment on Bill C-11.

To put it in context, honourable senators will remember that almost seven years ago there was a review of the Canadian Transportation Act. That panel reported, and we were active participants in that process and welcomed many of its recommendations. We see Bill C-11 as a partial response to that panel.

Today, I appear on behalf of the association. First, I want to say clearly that we fully support the intent of Bill C-11, and most of its provisions, but within it there is one specific provision that is of significant concern to the entire railway industry. I am referring to clause 95.1, dealing with noise and vibration caused by railway construction and operations.

M. Galimberti : Je ne crois pas qu'il convienne de forcer un transporteur qui a un objectif commercial d'effectuer un vol qui n'est pas rentable. L'histoire des faillites dans l'industrie aérienne a été souvent racontée. Le chemin est jonché d'avions abandonnés par les défunctes compagnies aériennes. Suis-je d'accord pour retirer ce pouvoir à l'OTC? Pour dire franchement, je ne sais pas dans quelle mesure il a utilisé ce pouvoir. Je ne sais pas s'il l'a fait souvent. Je suis passablement à l'aise avec cet article.

Le sénateur Merchant : Enfin, j'aimerais dire certaines choses pour le compte rendu au sujet de l'article 27. Il me semble qu'on privilégie ici la publicité par rapport à la connaissance. Il y a quelques années, un certain gouvernement a adopté la TPS parce que, disait-il, ce serait plus facile pour le consommateur de voir la taxe. Il me semble que le contraire s'applique dans ce cas-ci. Je sais que la chose irrite les gens, mais je crois que nous avons le devoir de les informer. La population doit savoir quelles taxes sont imposées par le gouvernement. Cela les ennuie peut-être, mais je ne crois pas que nous servons l'intérêt public en cachant des choses au consommateur. Je vous appuie à cet égard.

La présidente : Merci beaucoup, monsieur McNaney et monsieur Galimberti, de votre présence ici ce soir. Nous vous avons entendus et nous verrons ce que nous pouvons faire avec le projet de loi. Nous ferons de notre mieux. Nous essayons toujours d'atteindre nos objectifs, c'est-à-dire protéger le public tout en permettant à l'industrie de fonctionner.

Nos prochains témoins sont M. Cliff Mackey, qui représente l'Association des chemins de fer du Canada, ainsi que M. Claude Mongeau et M. Jean Patenaude, porte-parole de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada.

Cliff Mackey, président, Association des chemins de fer du Canada : L'Association des chemins de fer du Canada — l'ACFC — qui compte une soixantaine de membres, représente pratiquement tous les chemins de fer en exploitation au pays, notamment les grands chemins de fer marchandises de classe 1, le CN et le Chemin de fer Canadien Pacifique, les chemins de fer régionaux et d'intérêt local ainsi que les chemins de fer voyageurs intervilles, de banlieue et touristiques. À titre de président de l'ACFC, je me réjouis de l'occasion qui m'est offerte de commenter le projet de loi C-11.

Les honorables sénateurs se rappelleront qu'il y a près de sept ans, la Loi sur les transports au Canada avait fait l'objet d'un examen. Nous avons participé activement à ce processus; le comité responsable de l'examen avait déposé son rapport et nous nous étions réjouis de bon nombre de ses recommandations. Le projet de loi C-11 constitue, selon nous, une partie de la réponse au rapport de ce comité.

Je m'adresse à vous aujourd'hui au nom de l'association. Premièrement, je tiens à exprimer clairement que nous appuyons sans réserve l'intention du projet de loi C-11 et la plupart des dispositions qu'il renferme, mais il y en a une en particulier qui préoccupe grandement l'ensemble du secteur ferroviaire, en l'occurrence le paragraphe 95.1, qui traite du bruit et des vibrations causés par la construction et les activités ferroviaires.

I am sure you are aware that the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities amended the noise provision, removing the proposed reasonableness test found in the initial version of the bill and replacing it with an obligation on railway companies to:

... cause as little noise and vibration as possible, taking into account

(d) the potential impact on persons residing in properties adjacent to the railway.

The RAC is concerned that these specific wording changes could harm the railway industry, those who depend on reliable freight and passenger service and, in some cases, even the regulator. Like many industries in Canada, railways must, in some cases, operate 24 hours a day, 7 days a week, to move products essential to the economic and social well-being of our country. The economy and viability of shippers from coast to coast relies on efficient and reliable rail service. I am sure you have all seen in the recent past what even short-term interruptions in that service can do to us as an economy.

I should like to summarize some legal analysis that we have prepared that outlines some of the concerns we have about proposed section 95.1.

I should say at this point that my colleague Jean Patenaude is with us tonight. He is an expert on regulatory matters when it comes to transportation and he can speak in more detail if you wish.

Let me start by referring to 95.1 and its wording, which, in our view, is rarely used. The wording "as little as possible" is not commonly used to establish standards in federal legislation. Transport Canada itself conceded during its appearance before the House of Commons committee that these words were not frequently used. Words such as "reasonable" or "unreasonable" are established terminology that has been tested in law in the past. Departing from established terminology in our view will lead to challenges from various parties, including possibly federal regulators, thus requiring judicial interpretation and frankly more uncertainty in the system.

Some have suggested that the words "as little as possible" will import the concept of reasonableness. We have looked at this carefully and we disagree. Bill C-11 was introduced with the words "shall not cause unreasonable noise" and was changed to remove the reasonableness test and replaced by the words "as little noise and vibration as possible."

Comme vous le savez sans doute, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a modifié les dispositions sur le bruit pour en éliminer la disposition sur le critère du bruit raisonnable proposée dans la version initiale et y substituer l'obligation pour un chemin de fer de :

[...] faire le moins de bruit et de vibrations possible, compte tenu [...] (de)

d) l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer.

L'ACFC craint que ce changement de libellé ne soit néfaste pour le secteur ferroviaire, pour les personnes qui comptent sur un service ferroviaire marchandises et voyageurs fiable de même que, dans certains cas, pour l'organisme de réglementation. Comme de nombreuses entreprises industrielles canadiennes, les chemins de fer doivent parfois fonctionner 24 heures sur 24 et sept jours sur sept afin d'être en mesure d'acheminer les produits essentiels au bien-être économique et social de notre pays. Notre économie ainsi que la viabilité des expéditeurs d'un bout à l'autre du pays dépendent d'un service ferroviaire efficace et fiable. Vous avez tous pu constater récemment, j'en suis sûr, ce que des interruptions du service ferroviaire, même de courte durée, peuvent avoir comme répercussions sur l'économie.

Je vais vous présenter une analyse juridique sommaire que nous avons préparée et qui met en lumière certaines de nos préoccupations au sujet du paragraphe 95.1.

Je tiens à dire que mon collègue Jean Patenaude m'accompagne ce soir. Il est spécialiste des questions concernant la réglementation dans le secteur des transports et il pourra discuter du sujet plus en détail avec vous si vous le souhaitez.

Permettez-moi d'abord de vous parler du libellé du paragraphe 95.1, qui, selon nous, est rarement utilisé. L'expression « le moins possible » n'est pas souvent utilisée pour établir des normes dans la législation fédérale. En fait, Transports Canada a reconnu, lors de sa comparution devant le comité de la Chambre des communes que ces mots n'étaient pas souvent utilisés. Des mots tels que « raisonnable » et « déraisonnable » sont des termes établis qui ont fait leurs preuves. L'utilisation d'un libellé s'écartant de la terminologie établie donnera lieu selon nous à des contestations de la part des différentes parties, y compris les organismes de réglementation fédéraux, ce qui exigera une interprétation judiciaire et engendrera, il faut l'avouer, davantage d'incertitude.

Certains ont prétendu que l'expression « le moins possible » renvoie au concept de caractère raisonnable. Nous nous sommes longuement penchés là-dessus, et nous avons conclu que ce raisonnement est inexact. La première version du projet de loi C-11, qui précisait que la compagnie de chemin de fer était « tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable », a été modifiée pour en retirer le concept de caractère raisonnable et le remplacer par l'expression « le moins possible ».

As such, it is our belief that the Canadian Transportation Agency, or any other party who may, in the future, file a noise complaint, can argue that the intent of Parliament was to replace the reasonableness test with one of a strict duty.

The second point I should like to make with regard to 95.1 is that it exceeds the requirements found in the law. Regarding the current noise complaints, a railway can generally raise, as a defence, that it is not at fault and that its operations do not exceed the inconveniences that would otherwise be accepted given the location of the residence of the person who is making the complaint. Again, this comes back to the concept of reasonable. Proposed section 95.1 would effectively impose a strict obligation on a railway and a duty exceeding that imposed on those who neighbour our operations.

The third point I should like to make is that 95.1 would, in our view, effectively eliminate the use of a statutory defence. As I am sure some of you know, a company is allowed by statute to engage in activities that are intended to benefit the public and the community at large, even though the activities could be considered a nuisance to some. The wording "as little . . . as possible" will make it nearly impossible, in our view, for a railway to successfully raise this as a defence in the event of a future dispute.

An ongoing point is that proposed section 95.1, in our view, obligates only the railway party in this relationship. There are no counterbalancing obligations on land developers to notify railways before building near-railway infrastructure. In addition, there are no provisions requiring community planning boards to set construction standards for developments near railways; and further there are no restrictions on the issuance of any municipal construction permits or similar kinds of documents.

I wish to point out to the committee that railways have made considerable accommodations to mitigate the impacts of their operations on local residents in the past. We have gone so far as to move yards and operations out of the central parts of towns and cities across the country to industrially zoned areas, only to find, unfortunately, that some years later, residential units are now being developed in close proximity to those new operations, resulting again in having to deal with issues of noise and other related matters.

Recently, the RAC has been working closely with the Federation of Canadian Municipalities through a memorandum of understanding to improve community relations with FCM members and railways. The agreement is continuing to build on previous work to improve municipal planning guidelines and to develop new techniques and technologies to mitigate

En conséquence, nous croyons que l'Office des transports du Canada, ou toute autre partie qui, dans l'avenir, déposera une plainte liée au bruit, pourra soutenir que l'intention du Parlement était de remplacer le critère du caractère raisonnable par une obligation stricte.

Deuxièmement, je tiens à faire valoir que le paragraphe 95.1 dépasse les exigences de la loi. À l'heure actuelle, lorsqu'une plainte liée au bruit est déposée contre un chemin de fer, celui-ci peut généralement invoquer comme moyen de défense qu'il n'a commis aucune faute et que ses activités n'entraînent pas plus d'inconvénients que ce qui serait autrement acceptable compte tenu de l'emplacement de la résidence de la personne qui porte plainte. Cela concerne encore une fois le concept de caractère raisonnable. Or, le paragraphe 95.1 aurait pour effet d'imposer une obligation stricte au chemin de fer dépassant celle qui est imposée aux personnes vivant à proximité d'installations ferroviaires.

Troisièmement, le paragraphe 95.1 élimine, selon nous, le recours à la défense fondée sur l'autorisation légale. Comme certains d'entre vous le savent sans doute, une entreprise est autorisée, par voie législative, à exercer des activités dont le but est de servir l'intérêt du public et de la collectivité en général, même si ces activités pourraient être considérées comme une nuisance par certains. L'expression « le moins possible » rendra presque impossible pour une compagnie de chemin de fer, à notre avis, de recourir à cette défense avec succès.

Quatrièmement, nous croyons qu'aux termes du paragraphe 95.1, les obligations incombent uniquement au chemin de fer. En effet, les promoteurs immobiliers ne sont, en contrepartie, tenus par aucune obligation d'aviser les compagnies de chemin de fer avant d'entreprendre des travaux de construction à proximité d'infrastructures ferroviaires. De plus, aucune disposition n'oblige les conseils d'aménagement communautaires à établir des normes de construction pour les ensembles résidentiels à proximité des infrastructures ferroviaires, et il n'existe aucune restriction concernant l'émission des permis de construction municipaux ou d'autres documents similaires.

Je tiens à faire remarquer au comité que les chemins de fer ont pris des mesures appréciables pour atténuer les répercussions de leurs activités sur les résidents. Ils sont allés jusqu'à transférer leurs triages et leurs activités en dehors des centres des villes et des municipalités et les ont relocalisés dans des secteurs à zonage industriel pour se rendre compte, malheureusement, quelques années plus tard, que des unités résidentielles étaient construites tout près de leurs installations, ce qui a donné lieu encore une fois à des plaintes liées notamment au bruit.

Récemment, l'ACFC a commencé à collaborer étroitement avec la Fédération canadienne des municipalités dans le cadre d'un protocole d'entente afin d'améliorer les relations entre les municipalités membres de la FCM et les chemins de fer. Le protocole d'entente s'appuiera sur les travaux déjà réalisés dans le but d'améliorer les lignes directrices en matière de planification

noise and vibrations caused by railway operations. We think this is the right approach and we think it is working very well.

Unfortunately, proposed new 95.1 does not recognize any of that activity. It simply links the obligation of a railway company to residents in the area and it makes no reference whatsoever to zoning or other municipal control matters.

Finally, 95.1, in our view, faces railways with a continuing obligation to respond to complaints even when it is poor community planning or others that caused the original problem. Further, the financial burden that such an obligation could impose on railways is not considered at all.

In conclusion, it is our view that both freight and passenger railways require assurance that they can maintain current and future operations in a stable manner. The railway industry has made tremendous efforts in the past to work with its communities — and I can tell you that we intend to do that in the future.

If freight railways, whether they are large class 1s or short-lines, small companies, are forced to restrict the duration of their operations, it would have an immediate and significant impact on manufacturer supply chains. Railways simply do not have the capacity to increase their traffic volumes at certain times of the day to meet community concerns and reduce it at other times of the day.

Further, as you know, many individuals rely on passenger rail to get to and from work every day and to travel between major cities in the country. Restricting passenger rail operations would negatively impact these commuter patterns and not only have an economic impact but in our view an environmental impact.

In conclusion, the RAC believes strongly that while we are fully in favour of the intent of Bill C-11, the bill, in its current form, fails to strike the appropriate balance between conflicting interests when it comes to the management of noise. As a result, it could harm the railway industry and those who rely on rail services. I respectfully submit that a more appropriate balance was reached in the original wording of the bill.

Claude Mongeau, Executive Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian National Railway Company: I am pleased to be here. I wish to echo the comments Mr. Mackey made to you so eloquently. I should also like to give you a perspective on the practical issue and quite frankly plead with honourable senators to make the right choice in this instance, to come forward with a proposal to change that particular clause in the

municipale et d'élaborer de nouvelles techniques et technologies d'atténuation du bruit et des vibrations causés par les activités ferroviaires. Nous estimons qu'il s'agit là de la meilleure approche et nous croyons qu'elle fonctionne très bien.

Malheureusement, le paragraphe 95.1 ne tient pas compte de cette initiative. Selon cette disposition, l'obligation de la compagnie de chemin de fer est liée aux résidents du secteur, et non aux règlements de zonage en vigueur à l'échelle locale ou à d'autres règlements municipaux.

Enfin, aux termes du paragraphe 95.1, les chemins de fer auront constamment l'obligation de répondre aux plaintes, même lorsqu'une mauvaise planification ou d'autres causes pourront être à l'origine du problème à l'échelle locale. En outre, le fardeau financier que pourrait imposer une telle obligation pour le chemin de fer ne sera pas pris en considération.

En conclusion, je dois dire qu'à notre avis les chemins de fer tant marchandises que voyageurs doivent avoir l'assurance qu'ils pourront maintenir leurs activités actuelles de manière stable. Le secteur ferroviaire s'est largement efforcé de collaborer avec les collectivités — et je peux vous dire qu'il continuera de le faire dans l'avenir.

Si les chemins de fer marchandises, qu'ils soient de classe 1 ou d'intérêt local, sont forcés de réduire leurs heures d'exploitation, les chaînes d'approvisionnement des fabricants subiront immédiatement d'importantes conséquences négatives. Les chemins de fer ne sont tout simplement pas en mesure d'augmenter leurs volumes de trafic à certaines heures de la journée pour tenir compte des préoccupations de chaque collectivité ni de les réduire à d'autres moments.

En outre, comme vous le savez, beaucoup de voyageurs comptent sur les fournisseurs de services de transport ferroviaire pour se rendre au travail chaque jour et se déplacer d'une grande ville à une autre au pays. Restreindre les activités de transport ferroviaire de voyageurs aurait des répercussions négatives sur les déplacements des personnes en plus d'avoir des conséquences non seulement sur l'économie, mais également sur l'environnement, selon nous.

Pour terminer, je dois dire que, même si l'ACFC appuie sans réserve l'intention du projet de loi C-11, elle est convaincue que cette mesure législative n'offre pas de position d'équilibre appropriée entre des intérêts antagonistes en ce qui concerne la gestion du bruit. En conséquence, le projet de loi pourrait donc être néfaste pour le secteur ferroviaire et pour ceux qui dépendent des services de transport ferroviaire. Selon moi, l'énoncé de la version originale du projet de loi offrait un équilibre plus approprié à cet égard.

Claude Mongeau, vice-président exécutif et chef de la direction financière, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Je suis ravi d'être ici ce soir. Je voudrais reprendre les propos tenus par M. Mackey, qui s'est exprimé en termes éloquentes. Je voudrais aussi vous parler de l'aspect pratique et exhorter très franchement les honorables sénateurs à prendre la bonne décision, c'est-à-dire à proposer une modification à cette

bill. We made our views known on Bill C-11 at the House, and we had many concerns, but in the end, we are at peace with the key elements that are contained in Bill C-11.

There is one fundamental exception — the noise level. We can understand — I am a practical man — why it came about. There has been a void in having a forum where people could have their concerns settled and mediated for many years. This bill reintroduces the role of the CTA to look at these issues with all the seriousness that the CTA can have and render decisions that are binding on the railway to address noise issues. That is very important and we support that.

We believe, however, that the CTA and the law should be anchored on the right policy framework. Quite frankly, this change to go from a standard of reasonableness to one where we are asking the railroads to make as little noise as possible is setting a situation where the standard has no bar. Does “as little as possible,” just to make an analogy, mean that railroads have to levitate?

The reality is railroads do make noise. We do have to operate 24 hours a day. We have been in areas where we have operated for a long time and we do have issues of cohabitation with our neighbouring communities. I will tell you from experience that our issues are largely in Quebec and in B.C., where there are more urban areas and no proper zoning mechanism.

In Ontario, the situation is vastly different. The Ontario process forces anyone who wants to build a new zoning change into a community to give proper notice, which allows the railway to be aware of a development residential or otherwise near its facilities. It allows the railway to go to an Ontario Municipal Board to make known its views. The OMB has criteria that states, for example, that a residential area should be 300 metres away from a rail yard and that construction of the houses should include proper soundproof materials and things of that nature. In the end, we avoid a lot of the problems.

In Quebec, residential developments are the sole purview of the municipality, and often we find that our facilities, overnight, have new residential neighbours located beside the yards. It is the hard reality of a railroad, steel on steel, that we do make noise.

Some people who initially might have been quite comfortable with the noise may go through a phase in their life — more stress or more difficulty sleeping — where suddenly they hear the train all night. It is human nature to be very mad at the railroad that is

disposition en particulier. Nous avons présenté au comité de la Chambre des communes notre point de vue au sujet du projet de loi C-11. Nous avons de nombreuses préoccupations, mais en fin de compte, nous sommes satisfaits des principaux éléments de cette mesure.

Une seule disposition fait exception, à savoir celle qui traite du bruit. Je comprends sa raison d'être — après tout, je suis un homme pratique. Pendant de nombreuses années, il a existé un vide juridique en ce qui a trait au règlement des différends et à la médiation. Ce projet de loi redonne à l'Office des transports du Canada le rôle d'examiner les différends relatifs au bruit avec tout le sérieux dont il sait faire preuve et de rendre des décisions qui obligeront le chemin de fer visé à régler les problèmes concernant le bruit. Il s'agit là d'un changement très important, que nous appuyons.

Nous croyons toutefois que l'Office des transports du Canada ainsi que la loi devraient s'appuyer sur un cadre stratégique approprié. Je dois dire très honnêtement que l'élimination de la disposition sur le critère du bruit raisonnable pour y substituer l'obligation pour un chemin de fer de faire le moins de bruit possible fait en sorte que la norme n'est plus claire. Pour faire le moins de bruit possible, un train doit-il faire de la lévitation?

Le fait est que les activités ferroviaires causent du bruit. Les chemins de fer doivent fonctionner 24 heures sur 24. Dans certaines régions, nous menons des activités depuis longtemps et cela a des répercussions sur les collectivités à proximité. D'après mon expérience, je peux vous dire que c'est principalement au Québec et en Colombie-Britannique que les problèmes sont les plus nombreux, car ces deux provinces comptent davantage de régions urbaines et elles ne se sont dotées d'aucun système de zonage approprié.

En Ontario, la situation est tout autre. Cette province oblige quiconque demande un changement de zonage pour procéder à des travaux de construction à donner un préavis raisonnable. Cela permet à la compagnie de chemin de fer de prendre connaissance du fait qu'un ensemble résidentiel ou autre sera construit à proximité de ses installations. La compagnie peut alors exprimer son point de vue à la Commission des affaires municipales de l'Ontario. La Commission exige par exemple qu'aucun quartier résidentiel ne soit établi à moins de 300 mètres d'une cour de triage et que les maisons soient bâties avec des matériaux d'isolation acoustique. Toutes ces mesures permettent au bout du compte d'éviter bien des problèmes.

Au Québec, l'établissement d'ensembles résidentiels relève uniquement de la compétence des municipalités, et c'est pourquoi il arrive souvent que, du jour au lendemain, de nouveaux quartiers résidentiels se retrouvent juste à côté de nos installations. Les activités ferroviaires causent du bruit; c'est la réalité, et nous n'y pouvons rien.

Certaines personnes, qui se sont toujours accommodées assez bien du bruit, peuvent tout à coup ne plus être capables de le tolérer parce qu'ils vivent une période difficile dans leur vie, qui les rend plus stressées ou les empêche de dormir. Il est humain

nearby. That is reality. To say that the new process or the new standard would call for railroads to have an obligation to have as little noise as possible is not the right standard.

The previous approach that was discussed with Transport Canada gave the railroad the ability to operate and restrained us from causing noise that was unreasonable. The proposed legislation obliges us to make as little noise as possible.

How little is little? It is impossible to judge. It is not necessary. The CTA has a role to play. There are regulations that will be written. Those regulations can be strict, but the test should be one of reasonableness. It is the only way to promote the proper handling of neighbouring issues for the long term while at the same time protecting this fundamental infrastructure, which is so important to our economy.

I am here as a senior executive of CN asking you to consider this one issue and make the right policy choice by coming to something that is more reasonable.

Senator Tkachuk: Were there regulations or was there a law previous to this bill that regulated noise, previous to proposed section 95.1?

Mr. Mackey: There was, but as a result of a court action a number of years ago those particular powers, which were then understood to be vested in the CTA from a regulatory point of view, were struck down by a court, creating a vacuum. One of the important reasons this bill needs to go forward is that we do need a regulatory framework that is reasonable so that in the future we have a proper recourse to resolve disputes with communities and others. It was struck down as a matter of a court decision.

Senator Tkachuk: What was it before?

Jean Patenaude, Assistant General Counsel, Canadian National Railway Company: It was a roundabout way of trying to get to noise. The Canadian Transportation Agency, through cases that had come before it, had interpreted it as giving itself jurisdiction over the regulation or the settlement of disputes between the two parties.

Senator Tkachuk: It was a regulation.

Mr. Patenaude: It was a provision in the legislation. It was a tenuous claim, but the CTA was trying to do the right thing to balance the interests of the two communities. The court came to a conclusion that that link was too tenuous and did not exist. We ended up with a void.

Senator Tkachuk: Did the unreasonable noise provision come about as a result of consultation with the department, your association, and others?

de devenir exaspéré par le bruit d'un chemin de fer qui se trouve à proximité. C'est la réalité. Exiger que les chemins de fer fassent le moins de bruit possible ne constitue pas une obligation acceptable.

La disposition, telle qu'elle était rédigée précédemment, conformément à ce qui avait été convenu avec Transports Canada, précisait que les compagnies de chemin de fer étaient tenues de ne pas faire de bruit déraisonnable. Selon le libellé actuel, la loi nous oblige à faire le moins de bruit possible.

Mais qu'est-ce que le moins possible au juste? C'est impossible à déterminer. L'Office des transports du Canada a un rôle à jouer. Le règlement d'application de la loi sera peut-être strict, mais quoi qu'il en soit, c'est le critère du bruit raisonnable qui devrait être appliqué. C'est ce qui permettra de traiter convenablement les différends avec les résidents et en même temps de protéger cette industrie essentielle pour notre économie.

C'est en tant que vice-président exécutif du CN que je vous demande de prendre la bonne décision en proposant une formulation plus raisonnable.

Le sénateur Tkachuk : Y a-t-il déjà eu une autre disposition dans un règlement ou dans une loi qui traitait du bruit?

M. Mackey : Oui, mais à la suite d'une poursuite en justice il y a un certain nombre d'années, les pouvoirs à cet égard, qui, du point de vue de la réglementation, étaient conférés à l'Office des transports du Canada ont été annulés par un tribunal, ce qui a alors créé un vide juridique. L'une des principales raisons pour lesquelles ce projet de loi doit être adopté, est la nécessité d'avoir un cadre réglementaire acceptable, de sorte qu'il existe un mécanisme de règlement des différends avec les collectivités et d'autres parties. Les pouvoirs ont été annulés par suite d'une décision rendue par un tribunal.

Le sénateur Tkachuk : En quoi consistait-elle auparavant?

Jean Patenaude, chef adjoint du contentieux, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada : Elle offrait un moyen détourné de traiter les différends liés au bruit. L'Office des transports du Canada, en raison des cas dont il était saisi, croyait comprendre que cette disposition lui donnait le pouvoir de régler les différends entre deux parties.

Le sénateur Tkachuk : Et il s'agissait d'une disposition d'un règlement.

M. Patenaude : Non, il s'agissait d'une disposition de la loi. C'était un peu tiré par les cheveux, mais l'Office ne cherchait qu'à assurer un équilibre entre les intérêts de chacune des deux collectivités. Le tribunal a jugé que la disposition ne permettait pas d'établir avec suffisamment de certitude que l'Office pouvait jouer un tel rôle. C'est ce qui a créé un vide juridique.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que la décision d'opter pour le concept de caractère raisonnable a été prise à la suite de consultations avec le ministère, votre association et d'autres entités?

Mr. Mackey: Yes, a broad set of consultations took place. We were certainly involved and recommended that the approach to what the test should be was an appropriate approach.

Mr. Mongeau: It was through significant consultation with Transport Canada officials and other important officials on this file that we came to the test that was proposed in the initial wording of the bill.

Senator Tkachuk: I am always perplexed by people who buy a home by a railroad and then complain about noise. It is always confusing to me.

When we were on the West Coast, noise was a concern of many of the people who came before us, including the Mayor of Delta — which is a city by the railroad. They were very concerned about the noise and wanted us to do something about it. Maybe this bill regarding unreasonable noise will do it, but what caused the amendment to as little as noise as possible? What was the logic or the debate that went on that caused that twist? This is highly interpretive. As little noise as possible could be no noise.

Mr. Mackey: We were not party to those conversations. I have to be careful. What I can say is what I have been told caused it.

Senator Tkachuk: What do your lawyers say about it, because you raised a concern that you do not agree that this would be close to unreasonable noise. What did your counsel say?

Mr. Mackey: I just briefed you on what my counsel had advised. There was a discussion at the standing committee led by Bloc members, and they were eager, for whatever reasons, to make this appear very stringent. That was my understanding of what motivated the change at the committee level. The government, as you know, proposed a more reasonable test when they tabled the bill.

Senator Tkachuk: Was this reasonable test in previous incarnations of this bill?

Mr. Patenaude: It was the unreasonable test when Bill C-11 was tabled for the first time.

Mr. Mongeau: The bill introduced the power of the CTA to mediate and arbitrate those issues. We support that and agree that that should be done. The bill introduced the proper test, which is, railroads shall not cause unreasonable noise, which will eventually be backed up by regulation to help the CTA actually define what that means. We are fully supportive of that. We have worked with Transport Canada through every step of that bill to make sure that it was properly entered into the original Bill C-11.

If you were to ask me what happened at the committee — and perhaps I am too honest — when you have a minority government and you have local constituencies who have issues such as this one, mostly in Quebec and B.C., there is the potential for someone to say that that not enough, we would like to have

M. Mackey : Oui, une vaste consultation a eu lieu. Nous y avons participé et nous avons recommandé que le critère du bruit raisonnable soit appliqué.

M. Mongeau : C'est à la suite de nombreuses consultations avec des hauts fonctionnaires de Transports Canada et d'autres personnes haut placées qu'on a abouti à la formulation qui figurait dans la première version du projet de loi.

Le sénateur Tkachuk : Je m'interroge toujours au sujet des personnes qui achètent une maison à proximité d'un chemin de fer et qui se plaignent ensuite du bruit. Je ne comprends jamais.

Lorsque nous avons tenu des audiences dans l'Ouest, de nombreuses personnes qui ont comparu devant nous se sont dites préoccupées par le bruit, notamment le maire de Delta, qui est une ville située à proximité d'un chemin de fer. Elles se plaignaient du bruit et voulaient qu'on fasse quelque chose. Peut-être que cette disposition concernant le bruit contribuera à améliorer la situation, mais ce qui m'intéresse, c'est de savoir comment on en est venu à modifier le libellé original pour le remplacer par l'expression « le moins possible »? Quelle a été la logique ou le débat qui a suscité ce changement? C'est très relatif. Le moins possible peut vouloir dire aucun bruit du tout.

M. Mackey : Nous n'avons pas participé aux discussions à ce sujet. Je peux seulement répéter ce qu'on m'a dit.

Le sénateur Tkachuk : Qu'en disent vos avocats? Vous avez affirmé que l'utilisation de cette expression ne convient pas. Quelle est l'opinion de vos avocats?

M. Mackey : Je viens tout juste de vous en faire part. Durant les délibérations du comité permanent, des députés du Bloc ont fait savoir qu'ils voulaient absolument, pour quelque raison que ce soit, une obligation stricte. D'après ce que j'ai compris, c'est ce qui a provoqué cette modification à l'étape du comité. Le gouvernement, comme vous le savez, proposait d'appliquer le critère du caractère raisonnable lorsqu'il a déposé le projet de loi.

Le sénateur Tkachuk : Est-ce que ce critère figurait dans des versions précédentes du projet de loi?

M. Patenaude : Oui, dans la première version du projet de loi C-11 qui a été déposée.

M. Mongeau : Cette mesure législative confère à l'Office des transports du Canada le pouvoir d'agir à titre de médiateur dans le cas de ce genre de différends. Nous sommes en faveur de cela. Dans la première version, le projet de loi précisait à juste titre que les compagnies de chemins de fer étaient tenues de ne pas faire de bruit déraisonnable. Pour définir ce que cela signifie, l'Office s'appuiera sur le règlement d'application. Nous sommes tout à fait d'accord. Nous avons collaboré avec Transports Canada à chaque étape de l'élaboration du projet de loi pour faire en sorte que cette disposition y figure.

Si vous me demandiez ce qui s'est passé en comité — je vais peut-être être trop honnête — je vous répondrais que lorsqu'on fonctionne en situation de gouvernement minoritaire et qu'il arrive que des municipalités portent plainte à propos du bruit, principalement au Québec et en Colombie-Britannique, quelqu'un

more. The committee decided, because they have the ultimate ability to do so in a minority government, to introduce this change.

That is why we are here today to tell you that the power of the legislator is sovereign, but sometimes we have to step back and ask ourselves: Are we introducing the right policy choice? I am convinced that this is going too far. There is no way to judge how much “as little . . . as possible” is and it is not a good fit to the reality of a railroad operation. It is a steel-on-steel operation. As long as people are in residential areas too close to the railroad, there will be problems.

It is my own personal experience that there are people who at one time in their life were totally comfortable with the noise but because of circumstances, stress, family issue, sickness, whatever reason, have found themselves in the uncomfortable situation where they do not sleep at night. When you awake at night and hear the railroad, you will blame everything on the railroad. That is the reality. Finding the right balance requires the CTA, but to expect the railroad to be obliged to make as little noise as possible is not the right test.

Senator Zimmer: Thank you for your appearance today. Believe it or not, I am starting to use the rail system between Winnipeg and Saskatchewan. My honourable colleague, Senator Tkachuk, and I come from the same province and we ask complementary questions. I use the rail system because by the time you get to the airport, wait, get on and fly, it does not take that much difference in time.

I took a trip in the last couple of weeks and it is amazing how much research I can do for this committee talking to those attendants about the service and the problems that come from it. I have always welcomed the noise of the railway back in my little town. In times past, on a Saturday morning it used to lull me back to sleep — so I actually like the noise.

Mr. Mackey, you the concern about the usage of the words “potential impact on persons residing in properties adjacent to the railway” because you believe it will place ongoing obligations on railway companies as opposed to an obligation at a particular point in time.

Will you be satisfied with this provision if it is specified that consideration only applies to persons residing in properties adjacent to a railway before the railway company begins operating there?

Mr. Mackey: The short answer would be, yes, in the sense that in that context we would have the obligation anyway if we were developing a new line to make sure that the local community was on side with it. That would not change anything in that sense.

dira que ce n'est pas suffisant et qu'il faut faire davantage. Le comité a décidé d'apporter ce changement, ce qu'il peut faire étant donné que le gouvernement est minoritaire.

C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui pour vous dire que, même si le pouvoir du législateur est souverain, il faudrait parfois se demander si nous faisons le bon choix. Je suis convaincu que nous allons trop loin. Il est impossible de déterminer ce qu'est « le moins possible », et il est évident que ce choix de mots ne tient pas compte de la réalité, c'est-à-dire du fait que les activités ferroviaires causent du bruit; c'est normal. Tant qu'il y aura des gens qui vivront trop près d'un chemin de fer, il y aura des problèmes.

Si je me fie à mon expérience personnelle, je peux vous dire qu'il y a des gens qui s'accommodaient très bien du bruit, mais qui, en raison de certaines circonstances, du stress, de problèmes familiaux, de la maladie ou de quoi que ce soit d'autre, se retrouvent malheureusement à faire de l'insomnie. Quand vous êtes éveillé la nuit et que vous entendez le bruit causé par le chemin de fer, vous attribuez la source de tous vos problèmes à cela. C'est un fait. Il appartient à l'Office des transports du Canada de trouver un juste équilibre. L'obligation pour les compagnies de chemin de fer de faire le moins de bruit possible ne constitue pas le bon critère à appliquer.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de comparaître devant nous aujourd'hui. Croyez-le ou non, j'ai commencé à utiliser le train pour mes déplacements entre Winnipeg et la Saskatchewan. Mon cher collègue, le sénateur Tkachuk, et moi-même sommes originaires de la même province et nous posons des questions complémentaires. J'utilise le train parce que cela ne prend pas beaucoup plus de temps que de prendre l'avion, si on considère le temps qu'il faut pour se rendre à l'aéroport et y attendre le vol.

J'ai d'ailleurs pris le train dans les deux dernières semaines, et j'ai été étonné de constater à quel point j'ai pu apprendre des choses qui me serviront pour les travaux du comité en discutant avec le personnel à propos du service de transport ferroviaire et des problèmes qui y sont rattachés. J'ai toujours aimé entendre le bruit du chemin de fer dans la petite ville où j'habitais. Ce bruit m'aidait à me rendormir le samedi matin — j'aime bien l'entendre.

Monsieur Mackey, en ce qui concerne la phrase « l'incidence possible sur les personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer », vous avez exprimé votre préoccupation, car vous estimez qu'elle fait en sorte que les chemins de fer auront constamment l'obligation de répondre aux plaintes plutôt que de l'avoir de façon ponctuelle.

Si on précisait plutôt qu'il s'agit des personnes qui résident en des lieux adjacents au chemin de fer, mais qui habitaient là avant que la compagnie de chemin de fer ne commence à mener des activités, est-ce que cela vous conviendrait?

M. Mackey : La réponse courte est oui, car dans ce contexte, nous aurions de toute façon l'obligation, si nous avons l'intention d'établir une nouvelle ligne, d'obtenir l'assentiment de la collectivité. Il n'y aurait pas de changement à cet égard.

The key word in that phrase is the word “potential.” It is impossible to define potential, and yet it imposes an obligation. That is the most important word. However, from our point of view, we would rather have the whole concept of who is adjacent and who is not adjacent worked out through regulation and through adjudication and, if necessary, through rulings of the CTA. It is our view that to try to specify that in law is an extremely challenging thing to do. Depending on the geography of the place and the nature of operations, and a whole lot of other things, what could be reasonably defined as being adjacent to our operations will vary all over the country.

Senator Zimmer: With respect to noise and vibration caused by railway construction and operation, when Transport Canada officials appeared before this committee on April 25 we were told that the courts and the agency will have to determine by case law what is unreasonable versus what is reasonable. The statement is interesting on a couple of levels. First, the words used were “reasonable” and “unreasonable” even though the amended bill uses the term “as little noise and vibration as possible.”

I do not wish to underestimate the importance of the wording in this bill, but does this suggest that the concept of reasonableness will continue to be the main consideration in reviewing noise and vibration complaints?

Mr. Mackey: This is why we made the point in the presentation that, in our view, they are not the same concepts. If you follow the development of the proposed legislation, clearly the intent of the House of Commons anyway was to change that definition of reasonableness, because that is exactly what they did in the development of the bill.

Mr. Patenaude: When the agency has to ask itself what did Parliament mean when they do that, they are entitled to look at the process before these committees. When they see that the bill used at the beginning the test of unreasonableness and that it was specifically changed to put the test “as little noise and vibration as possible,” they will have to read some meaning into that. Otherwise, they will be saying it was changed for nothing and that there is no meaning in the new words. I would beg to differ. I believe they would have to read some meaning into the change, and the change is a different test.

Mr. Mongeau: I would go even simpler matter than that. One should follow the ordinary meaning of the words. “As little as possible” means as little as possible. That is a bar that has no standard. It is as little as possible.

“Reasonable” is a concept in law that means it has to be interpreted, and the interpretation is found a body, in a set of regulations, in jurisprudence, but the test is one that is known across many laws. “As little as possible” — those words are those words.

Senator Zimmer: “As little as possible” has no basement.

Le mot qui me préoccupe dans cette phrase est le mot « possible ». Il est impossible de le définir, et pourtant, il est rattaché à une obligation. C’est le mot le plus important. En outre, nous voudrions que le concept d’adjacent soit défini par voie réglementaire, par un jugement et, si nécessaire, par l’Office des transports. Nous sommes d’avis qu’il est extrêmement difficile d’essayer de définir ce concept par voie législative. Ce qu’on pourrait considérer raisonnablement comme étant adjacent sera différent d’un endroit à un autre au pays, en raison des environs, de la nature des activités et de bien d’autres éléments.

Le sénateur Zimmer : Quant au bruit et aux vibrations causés par la construction et les activités ferroviaires, les représentants de Transports Canada qui ont comparu devant nous le 25 avril nous ont dit que les tribunaux et l’Office des transports devront déterminer en s’appuyant sur la jurisprudence ce qui est déraisonnable par rapport à ce qui est raisonnable. Le libellé est intéressant à quelques égards. Premièrement, dans la première version du projet de loi, on utilisait les mots « raisonnable » et « déraisonnable », mais dans la version modifiée, on dit « le moins de bruit et de vibrations possible. »

Je ne veux pas sous-estimer l’importance du libellé, mais est-ce qu’il signifie que le concept de caractère raisonnable continuera de constituer la principale considération dans le cadre de l’examen des plaintes liées au bruit et aux vibrations?

M. Mackey : C’est pourquoi, dans mon exposé, j’ai affirmé que, selon nous, l’expression « le moins possible » ne renvoie pas au concept de caractère raisonnable. Si vous passez en revue les étapes de l’élaboration du projet de loi, vous constaterez clairement que l’intention de la Chambre des communes était de modifier la définition du concept de caractère raisonnable, car c’est exactement ce qu’elle a fait.

M. Patenaude : Lorsque l’Office des transports devra se demander quelle était l’intention du Parlement lorsqu’il a fait cela, il aura le droit d’examiner les travaux des comités sur ce projet de loi. Quand il constatera que dans la première version on précisait que la compagnie de chemin de fer était tenue de ne pas faire de bruit déraisonnable et qu’ensuite il y a eu une modification, de sorte qu’il est maintenant stipulé qu’elle doit faire le moins de bruit et de vibrations possible, il devra trouver une raison à ce changement. Sinon, il conclura qu’il était inutile et que la nouvelle formulation ne signifie rien. À mon avis, il jugera qu’il s’agit d’un critère différent.

M. Mongeau : Je dirais que c’est même plus simple que cela. Il suffit de se pencher sur le sens des mots « le moins possible », qui ne veulent pas dire grand- chose.

Le mot « raisonnable » est utilisé dans de nombreuses lois et il doit être interprété en s’appuyant sur des règlements et la jurisprudence. Il s’agit d’un critère connu en droit. L’expression « le moins possible » ne permet pas d’effectuer une interprétation.

Le sénateur Zimmer : On ne peut s’appuyer sur rien.

We were told that case law will be consulted during the review of such complaints. In your experience, have you had such complaints being dealt with historically?

Mr. Patenaude: Yes, we have had some complaints. There used to be complaints when the agency thought it had jurisdiction and ruled on them, so there is that case law, but the test has changed, as we know.

More important, though, there have been cases even during the void where there were complaints against railways and the agency had mediation services and we used the mediation services. In all the cases that I have been involved in with the agency when there was no test, it was not legislated, during mediation with the agency we came to a resolution of the issues between the parties. I believe it was a reasonableness test that did apply.

Senator Tkachuk: On that same question, following up, it has been pointed out to me that in the changes, it says that “a railway company must cause as little noise and vibration as possible” — which is 95.1 — but it also says “taking into account”:

(a) its obligations under sections 113 and 114, if applicable.

What are sections 113 and 114?

Mr. Patenaude: These are level-of-service obligations that are imposed on railways. For example, there is an obligation on the railway to handle the traffic being offered to it for carriage. These are the level-of-service obligations of the act.

Senator Tkachuk: Does that mitigate it a bit?

Mr. Patenaude: It says you must take that into account, but the potential impact on residents must also be taken into account as well. That is a subsection that causes us a little heartburn, because potential impact means we do not know what they are and it may vary by resident. It is a potential impact and those could vary.

The problem with this aspect is that it relates the issue to individuals as opposed to relating it to a location, a zoning standard, for example. If you in an industrial area, you know that you can expect certain industrial activities, whereas here it does not really look at that. It just says what are the potential impacts on the people, and take that into account.

Senator Tkachuk: It also says “the area where the construction or operation takes place.”

Mr. Patenaude: Yes. One would hope that next to a yard, one expects a standard, even if it is “as little as possible,” to be somewhat different, but it is still as little as possible because these are taken into account. It does not take away the test at the top, which is to do as little as possible.

On nous a dit qu'on allait étudier la jurisprudence durant l'examen des plaintes. Y a-t-il déjà eu des plaintes de la sorte?

M. Patenaude : Oui. Il existe une jurisprudence, qui remonte à l'époque à laquelle l'Office des transports croyait qu'il lui incombait de rendre des décisions au sujet de ce genre de plaintes, mais depuis, le critère a changé, comme nous le savons.

Je dois dire aussi que, même pendant la période où il y avait un vide juridique, l'Office offrait des services de médiation auxquels nous faisons appel lorsqu'il y avait des plaintes concernant les chemins de fer. Dans ces cas-là, les deux parties s'entendaient sur un moyen de régler le différend. Je crois que c'est le critère du caractère raisonnable qui s'appliquait.

Le sénateur Tkachuk : On m'a fait remarquer qu'il est précisé au paragraphe 95.1 que « la compagnie de chemin de fer... est tenue de faire le moins de bruit et de vibrations possible » et qu'il est aussi indiqué « compte tenu des éléments suivants » :

les obligations qui lui incombent au titre des articles 113 et 114, le cas échéant;

Sur quoi portent ces articles?

M. Patenaude : Il s'agit d'obligations en matière de niveau de services que doivent respecter les compagnies de chemin de fer. Par exemple, elles doivent fournir des installations convenables pour la réception et le chargement des marchandises à transporter par chemin de fer. Il s'agit des obligations relatives au niveau de services qui figurent dans la loi.

Le sénateur Tkachuk : Cet alinéa a-t-il des conséquences sur ces obligations?

M. Patenaude : Il est indiqué qu'il faut en tenir compte, mais il faut aussi tenir compte de l'incidence possible sur les résidents. Cet alinéa nous préoccupe un peu, car il va de soi qu'on ne sait pas quelle est cette incidence parce qu'elle n'est sans doute pas la même pour tous les résidents. Il s'agit d'une incidence possible, qui peut varier.

Le problème, c'est que l'obligation de la compagnie de chemin de fer est liée aux résidents du secteur et non aux règlements de zonage par exemple. Si vous êtes dans un secteur industriel, vous vous attendez à ce qu'il y ait certaines activités industrielles, mais dans le projet de loi, on ne tient pas compte de cela. On indique seulement qu'il faut tenir compte de l'incidence possible sur les résidents.

Le sénateur Tkachuk : On dit aussi : « les lieux de construction ou d'exploitation du chemin de fer ».

M. Patenaude : En ce qui concerne les activités dans une cour de triage, on s'attendrait à ce que la norme soit différente, mais elle est la même, c'est-à-dire faire le moins de bruit et de vibrations possible.

[Translation]

Senator Dawson: I was an M.P. and I have lived with the problem of having a rail yard next to the Pont de Québec, a yard that has been there for 125 years. Housing developments were built really close by and people complained about the noise. I would tell them that the railway was already there when they bought their condos. The same problem arose with the airport in Ancienne-Lorette; people had bought their houses with planes flying over the roof.

I am a bit worried about the drafting which seems a little different in English and in French. The English says “as little noise as possible” while the French says “le moins possible” [the least possible]. It seems clear to me that the least possible would be to have no activity of any kind. My dilemma — which I mentioned to the witnesses from the aviation companies who appeared earlier — is that it has now been seven or eight years that you have been holding consultations on this bill. Since the consultations started, you are on your fourth minister. You agree with the bill, but you are asking us for a little change. If we agree — because we are the chamber of sober second thought and we do take the responsibility of amending it and sending it back to the House of Commons — we are at the end of a parliamentary sitting that may also be the end of a session because the government could decide to prorogue. We send it to the House of Commons, and, thanks to the Bloc Québécois and the NDP, they pass the same amendment and send it back to us. Certainly the bill would be passed, but the danger is that your bill would be lost. You are the first to say that you agree with most of the bill except these clauses.

Would you prefer to run the risk of having no bill at all and for a new Minister of Transport to come back in six months or a year with new legislation, and when that bill gets to the committee stage in the House of Commons, they perhaps ask for the same thing?

At a certain point, we can decide to chance making the amendment and sending it to the other place. But, on the way, they can put the bill back to its original form. We are confused: The Department of Transport tells us that it can live with the text as it stands. The department is your partner. The minister could have decided to pay us a visit here in the Senate to tell us that he found the amendment tabled in the House of Commons to be unreasonable — let’s not mince words — and to ask us to change it. Instead, he came here and told us that he could live with the bill in its present form.

You are putting us in the position of taking a chance on the amendment, because you seem to have a reasonable case — and the situation might be worse in French. But to what extent are you prepared to take the chance of having no bill at all at the end of June?

Mr. Mongeau: I do not think that we would be here if we did not think that it was the right thing to do. Right at the start of my presentation, I appealed to the wisdom of the Senate and I feel that we are here with one single request. We are comfortable with

[Français]

Le sénateur Dawson : J’ai été député et j’ai vécu avec le problème d’avoir, à côté du pont de Québec, une gare de triage qui existait depuis 125 ans. On a construit des édifices résidentiels tout près et les gens se plaignaient du bruit. Je leur disais que lorsqu’ils avaient acheté leur condominium, le chemin de fer était là. Le même problème est survenu avec l’aéroport d’Ancienne Lorette, pourtant les gens avaient acheté leur maison alors que les avions passaient au dessus de leur toit.

Je suis un peu préoccupé par la formulation qui semble un peu différente de l’anglais au français. En anglais on indique « as little noise as possible » tandis qu’en français on indique « le moins possible ». Il me semble évident que le moins possible serait de n’avoir aucune opération en toute logique. Mon dilemme — dont j’ai fait part aux témoins des compagnies d’aviation qui vous ont précédés — c’est que cela fait sept ou huit ans que vous faites des consultations pour ce projet de loi. Vous êtes rendus au quatrième ministre depuis les débuts des consultations. Vous êtes d’accord avec le projet de loi, mais vous nous demandez une petite modification. Si nous acceptons — parce qu’on est la Chambre du second regard et qu’on prend la responsabilité de l’amender et on le retourne à la Chambre des communes — on est rendu à la fin d’une période parlementaire qui peut être aussi la fin d’une session car le gouvernement pourrait décider d’une prorogation. On l’envoi à la Chambre des communes et elle, pour des raisons du Bloc québécois ou le NPD, amène le même amendement et nous le renvoie. C’est sûr qu’on adopterait le projet de loi, mais le risque est que vous perdiez votre projet de loi. Vous êtes les premiers à dire que vous êtes d’accord avec la majorité du projet de loi sauf pour ces articles.

Préférez-vous qu’on prenne la chance de ne pas avoir de loi et qu’on revienne dans six mois ou un an avec un nouveau ministre des Transports et une nouvelle législation et lorsque que ce projet de loi arrivera à l’étape de l’étude en comité de la Chambres des communes, ils demanderont peut-être la même chose?

À un moment donné, nous pouvons décider de prendre la chance d’apporter l’amendement et de l’envoyer à l’autre Chambre. Mais, en cours de route, ils peuvent ramener le projet de loi à la formulation originale. Cela nous rend perplexe; le ministère des Transports nous a dit qu’il est prêt à vivre avec le texte tel qu’il est. Il est votre partenaire. Le ministre aurait pu décider de venir nous voir au Sénat, nous dire qu’il ne trouve pas l’amendement présenté à la Chambre des communes raisonnable — c’est le cas de le dire — et nous demander de le changer. Il est venu ici et nous a dit qu’il était capable de vivre avec le projet de loi tel qu’il était.

Vous nous mettez dans la situation où on peut prendre la chance de l’amender, car vous semblez avoir une revendication raisonnable — d’autant plus que, en français, ce doit être pire. Mais jusqu’où êtes-vous prêt à prendre le risque de ne pas avoir de loi du tout à la fin juin?

M. Mongeau : Je pense que nous ne serions pas ici si nous ne pensions pas que c’était la bonne chose à faire. J’ai fait appel à la sagesse du Sénat au tout début de ma présentation et je pense que nous venons ici avec une seule requête. Le projet de loi C-11 dans

Bill C-11 as a whole. We are convinced that this part is neither well drafted nor good policy. We think that the Senate in its wisdom, and ultimately the second consideration in the House of Commons, will result in the bill most certainly being passed when you send it back with the appropriate amendment. I think that this is the best thing to do under the circumstances.

Senator Dawson: My question was, given the timelines and the number of parliamentary sitting days between now and the middle of June, given the possibility of prorogation, whether you are perhaps saying to us: even if you like the bill, do not pass it. Because it is possible that there is not enough time to send it back and get it back ourselves. In other words, it is going to die on the Order Paper.

[English]

Mr. Cliff: I wish to make three points.

First, we intend, with or without the legislation, to continue to work with communities and others to deal with these issues. It is important to our business and to our relationships with communities. We will continue to use the kind of standards we have in the past even if we do not have a legislative framework. In that context, I do not think this would be in the category of what I call urgent.

Second, if we thought this were a minor issue, you are right that we would not want to interrupt the flow of this proposed legislation. In general, we believe a proper legislative framework for this matter is in everyone's interest. We take this seriously, and that is why we are here today.

Third, coming to your point about time, even if we were to say today that we will compromise or do the expedient thing and not ask you to look at an amendment, we sincerely believe that this standard will cause a multitude of problems in the future and will cause us to have to come back to Parliament to say, "We just cannot live with this kind of approach to life." Our view is that even if we run some risk of the bill getting taken off the Order Paper again or the House being prorogued and it having to be reintroduced yet again, we have lived through the years of trying to get the legislation through and we think this is a serious enough issue that it is a risk worth taking.

Senator Dawson: You could not succeed in convincing the minister and the department that they should have been supportive of your request for an amendment?

Mr. Cliff: We are still trying. I think the discussions that went on between parties during consideration at the other place put the minister in a rather difficult position.

Senator Mercer: Mr. Mongeau's comment earlier about the minority government is a very real one. My understanding is that the amendment came from a New Democrat, with support of the Bloc members. We have Conservatives and Liberals around the table. Maybe if we get our act together, by the time it gets back to the House, our people will agree on the other committee

l'ensemble est une loi avec laquelle nous nous sentons à l'aise. Nous sommes convaincus que cet aspect n'est pas la bonne formulation ni la bonne politique, et nous pensons que votre sagesse au Sénat et, ultimement, le second regard à la Chambre des communes, vont faire en sorte que, lorsque vous allez lui renvoyer la loi avec l'amendement approprié, je suis confiant quant au fait que la Chambre va l'accepter. Je pense que c'est la meilleure chose à faire en la circonstance.

Le sénateur Dawson : Ma question était, étant donné échéancier et le nombre de jours parlementaires restant entre aujourd'hui et la mi-juin, compte tenu de la possibilité de prorogation, que vous êtes peut-être en train de nous dire : même si vous aimez le projet de loi, rejetez-le. Car il est possible qu'on n'ait pas le temps de le renvoyer, puis qu'il nous revienne; en d'autres termes, il va mourir au *Feuilleton*.

[Traduction]

M. Cliff : J'ai trois points à faire valoir.

Premièrement, je tiens à dire que nous avons l'intention, peu importe si cette loi est adoptée, de continuer à collaborer avec les collectivités relativement à ces problèmes. C'est important pour notre industrie et pour nos rapports avec la population. Nous allons continuer à respecter les mêmes normes que par le passé même s'il n'existe aucun cadre législatif à cet effet. Je considère qu'il ne s'agit pas d'un projet de loi urgent.

Deuxièmement, si nous pensions qu'il s'agit d'un problème mineur, nous ne voudrions pas intervenir; vous avez raison. De façon générale, nous croyons qu'un cadre législatif à ce sujet va dans l'intérêt de tous. Nous prenons ce dossier au sérieux et c'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Troisièmement, quant au point que vous avez fait valoir au sujet du temps, même si nous étions prêts aujourd'hui à laisser tomber notre demande, il demeure que cette norme entraînera une multitude de problèmes dans l'avenir, qui nous obligeront plus tard à refaire la même démarche que maintenant. Malgré le fait que nous risquons de faire en sorte que le projet de loi meurt au *Feuilleton* encore une fois et qu'il doive être représenté, nous sommes prêts à prendre ce risque puisqu'il s'agit d'une question suffisamment importante à nos yeux et que, de toute façon, cela fait des années qu'on essaie de faire adopter cette loi.

Le sénateur Dawson : Vous n'avez pas réussi à convaincre le ministre et le ministère d'appuyer votre demande d'amendement, n'est-ce pas?

M. Cliff : Nous essayons encore. Je crois que les discussions qui ont eu lieu entre les diverses parties dans le cadre de l'examen du projet de loi à l'autre endroit ont mis le ministre dans une situation plutôt difficile.

Le sénateur Mercer : Le commentaire qu'a fait M. Mongeau tout à l'heure à propos de la situation de gouvernement minoritaire est tout à fait juste. Je crois savoir que l'amendement a été proposé par un néo-démocrate, appuyé par les députés du Bloc. Il y a des sénateurs conservateurs et libéraux autour de la table aujourd'hui. Si nous parvenons à nous mettre

to fix this. It does not make much sense to me. It reminds of the people who say, "I want to move closer to the airport," so we will build a subdivision close to the airport, and as soon as they move in they start complaining about the noise from the planes. It is silly.

How many noise complaints do you receive annually?

Mr. Mongeau: I do not know the exact number, but I will tell you that the concentrations of issues or hot buttons are in Quebec and B.C. The reasons are understandable. In Quebec, residential developments are the single purview of municipalities, and we have seen encroachments and new housing developments right by our yard. From that point, it is an uphill battle with noise-level issues, et cetera. In most instances, we are the party that was there in the first place. Over time, residential development occurs nearer and nearer the yards and causes problem. We do not have anywhere near the same issues in Ontario because there are simple standards applied by the Ontario Municipal Board. They do not let residential units closer than 300 metres unless they have a specific housing construction requirement, thicker walls, windows that are better insulated to address the problem, or they have a servitude on the noise issue so people understand what they are getting into when they zone residential near a yard. If you do not have that kind of discipline, and that is the case in the B.C. and Quebec, the other two major urban areas where we have more of those neighbouring problem, you have creeping noise issues, which are becoming a problem.

Senator Mercer: When we were in British Columbia on another matter, we kept hearing complaints about the lack of good rail travel to and from container piers, until we talked to municipalities who complained about the plans for more rail travel from the container piers. I share your frustration.

You talked about Ontario and the rules in place there. Is there any advice you could give to the federal government? Is there a way we could take what you consider good rules in Ontario and incorporate them in the proposed legislation or another piece of legislation, to fix this problem? I know we will get into federal-provincial-municipal issues.

Mr. Mongeau: We are doing that without legislation, and my friend here is on the road every day with municipalities doing that, having common standards.

Mr. Cliff: We are doing that in developing our relationship with the Federation of Canadian Municipalities. One key reason for that undertaking was to find a way to work with municipalities to put in place better standards, planning standards, and procedures.

Coming back to the point that Senator Dawson made, I would be concerned to suggest that to you, because that would be a major departure from the existing structure of the legislation, and there are other acts out there. For example, I am sure you are

d'accord, d'ici à ce que le projet de loi soit renvoyé à la Chambre, nos collègues qui siègent à l'autre comité se seront entendus pour régler le problème. Ce n'est pas très logique à mon avis. Cela me fait penser aux gens qui veulent habiter plus près d'un aéroport et qui, dès qu'ils emménagent dans une maison située à proximité, ils commencent à se plaindre du bruit que font les avions. C'est ridicule.

Combien de plaintes concernant le bruit recevez-vous annuellement?

M. Mongeau : Je ne connais pas le nombre exact, mais je peux vous dire qu'il y en a davantage au Québec et en Colombie-Britannique. Les raisons sont compréhensibles. Au Québec, l'établissement d'ensembles résidentiels relève uniquement de la compétence des municipalités, et, dans cette province, on a construit de nouveaux quartiers résidentiels juste à côté de certaines de nos cours de triage. C'est ce qui donne lieu à des plaintes concernant le bruit. Dans la plupart des cas, c'est nous qui étions là en premier. Au fil du temps, on a bâti des maisons de plus en plus près des cours de triage, ce qui cause des problèmes. En Ontario, la situation est largement différente, car la Commission des affaires municipales de cette province a établi des normes simples. Par exemple, il est interdit que des résidences soient construites à moins de 300 mètres d'un chemin de fer sauf si certains critères de construction sont respectés, notamment des murs plus épais, des fenêtres fabriquées avec un matériau acoustique isolant, ou bien il faut respecter des règlements sur le bruit, qui font en sorte que les gens comprennent ce qu'implique le zonage résidentiel à proximité d'une cours de triage. Si ce genre de règles n'existent pas, comme c'est le cas en Colombie-Britannique et au Québec, là où nous avons davantage de plaintes, les problèmes persistent.

Le sénateur Mercer : Lorsque nous étions en Colombie-Britannique dans le cadre d'une autre étude, nous avons entendu beaucoup de plaintes à propos du service de transport ferroviaire jusqu'aux ports à conteneurs et à partir de ces endroits. De leur côté, les municipalités se plaignaient du fait qu'on prévoyait accroître ce service. Je comprends votre frustration.

Vous avez mentionné qu'il existe des règles en Ontario. Auriez-vous des conseils à donner au gouvernement fédéral? Y a-t-il des règles mises en application en Ontario qui selon vous devraient constituer des dispositions du présent projet de loi ou d'une autre mesure législative? Je sais que nous allons entrer dans le sujet des relations fédérales-provinciales-municipales.

M. Mongeau : Même si aucune loi ne nous y oblige, nous veillons à établir des normes communes avec les municipalités. Mon collègue travaille là-dessus quotidiennement.

M. Cliff : Nous entretenons des rapports avec la Fédération canadienne des municipalités. Nous collaborons avec elle principalement pour établir de meilleures normes en matière de planification et de meilleures procédures.

Pour revenir au point qu'a fait valoir le sénateur Dawson, je dois dire que j'hésiterais à proposer cela car il faudrait modifier la structure actuelle de la législation. Il faut tenir compte du fait qu'il y a d'autres lois. Par exemple, je suis certain que vous connaissez

familiar with the Aeronautics Act, where there are some powers vested in the federal minister when it comes to the planning of lands adjacent to airports. In practical terms, they have been rarely exercised.

Senator Mercer: We have not talked about the potential costs that could be incurred if we move from “as little noise and vibration as possible” to “unreasonable noise.” It seems to me that somewhere in the world somebody will invent a train that will somehow be quieter, and somebody who is living next to the tracks in Vancouver or Montreal will say, “We should have that here.” Somebody will interpret the rules to say, “That is a good idea. Do that.”

What are the potential costs to the railroads and ultimately to the customers?

Mr. Mongeau: I am the CFO, so I can tell you that cost of moving a yard in an urban centre can vary anywhere from as little as \$25 million to as much as \$200 million, if it came to that. The costs involved where there are such issues in neighbouring yards are significant.

The worst fears are things like hours of service. Once you say, “as little noise as possible,” you are one step away from saying stop working from 9:00 at night to 7:00 in the morning. That sounds reasonable in one municipality, but the reality is that railroads are a 24-hour-a-day operation over 15,000 miles. Seven o'clock at night in Halifax is a couple of hours earlier somewhere else, and our trains move across the country. If we were to stop between 9:00 p.m. and 7:00 a.m. along the way every time, our trains would come to gridlock. We would have less capacity to serve customers and higher costs to operate, which in the end is not the right solution, when a better test, more sensible legislation, could address the problem without overreacting.

Mr. Mackey: Right now, we have a competitive advantage in trying to develop our traffic off the West Coast because of the geography and because we are developing, frankly, efficient rail systems. If we were faced with these kinds of restrictions, that competitive advantage would disappear overnight, and I can guarantee you that that freight would go to Long Beach, Portland, Seattle or somewhere else, and huge numbers of jobs would be lost.

Senator Mercer: Some would argue that Long Beach cannot handle more traffic.

Mr. Mackey: They will find a way.

Senator Merchant: You have laid your concerns out quite clearly. I understand them fully and I have a lot of sympathy.

One of the questions I had was to elaborate on the economic impact, and I think you just did that for Senator Mercer. You also spoke of environmental impact. Could you elaborate a little bit for us what you meant by that?

bien la Loi sur l'aéronautique, qui confère certains pouvoirs au ministre fédéral en ce qui concerne l'utilisation des terrains à proximité des aéroports. Ils ont cependant rarement été exercés.

Le sénateur Mercer : Nous n'avons pas parlé des coûts potentiels que pourrait entraîner le fait de remplacer les mots « le moins de bruit et de vibrations possible » par « du bruit déraisonnable ». Un jour, on inventera un train plus silencieux, et des gens de Vancouver ou de Montréal qui habitent à proximité d'un chemin de fer voudront que les trains actuels soient remplacés par ces nouveaux trains. Quelqu'un conclura que c'est une bonne idée.

Quels seraient dans ce cas-là les coûts pour les compagnies de chemin de fer et, au bout du compte, pour les clients?

M. Mongeau : En tant que chef de la direction financière, je peux vous dire que le coût de déplacement d'une cours de triage située dans un centre urbain peut varier largement; il peut être de 25 millions de dollars comme il peut s'élever à 200 millions de dollars. Lorsqu'il y a des différends avec les résidents qui vivent à proximité d'une cours de triage, les coûts sont considérables.

Ce qui nous inquiète le plus, ce sont les répercussions sur les heures d'exploitation. Quand on dit « le moins possible », il devient facile d'interdire à une compagnie de mener ses activités entre 21 heures et 7 heures. Cela peut paraître raisonnable, mais dans la réalité, les chemins de fer doivent fonctionner 24 heures sur 24 pour pouvoir parcourir une distance de 15 000 miles. Lorsqu'il est 19 heures à Halifax, il est quelques heures plus tôt ailleurs au pays, et il faut penser que nos trains se déplacent d'un bout à l'autre du Canada. Si nous arrêtons nos trains entre 21 heures et 7 heures à différents endroits en cours de route, il y aura des embouteillages. Nous pourrions moins bien servir nos clients et les coûts de fonctionnement seront plus élevés. C'est donc dire que ce n'est pas la bonne solution. Le mieux serait d'appliquer un critère plus raisonnable et d'adopter une loi plus acceptable.

M. Mackey : En ce moment, nous bénéficions d'un avantage concurrentiel grâce au réseau ferroviaire efficace que nous sommes en train de développer dans l'Ouest. Si on nous imposait ce genre de restrictions, nous perdriions cet avantage concurrentiel du jour au lendemain, et je peux vous garantir que le service serait désormais assuré par Long Beach, Portland, Seattle ou une autre ville, et cela occasionnerait la perte d'un très grand nombre d'emplois.

Le sénateur Mercer : Certains feront valoir que Long Beach ne peut pas assumer une hausse du trafic.

M. Mackey : Ils sauront s'adapter.

Le sénateur Merchant : Vous avez exprimé vos préoccupations très clairement. Je vous comprends tout à fait.

Je voulais vous poser des questions au sujet des répercussions financières, mais je crois que vous y avez répondu en répondant au sénateur Mercer. Vous avez aussi parlé de l'incidence sur l'environnement. Pouvez-vous nous en dire un peu plus long à ce sujet?

Mr. Mackey: Just to give you a couple of factoids, to put it in context. The railroads in Canada move 65 per cent of the surface freight in the country. If you look at our GHG footprint, the amount of GHG we produce in doing that, it is 3 per cent of the total greenhouse gas emissions from the transportation sector in the country. Rail transportation is highly advantageous from the point of view of the footprint we create.

If you impose, through this kind of legislation, further operational restrictions on the railways and reduce our productivity and ability to offer services to customers, it is inevitable that you will drive some of those services onto alternative modes, and there is no doubt that that will have a significant environmental impact.

Senator Zimmer: Mr. Mongeau, two questions: One in mergers and acquisitions; the second in railway police.

When the Canadian Bar Association appeared before this committee on May 1, they expressed several concerns regarding this bill's provisions concerning mergers and acquisitions. Amongst other issues, they noted that allowing the minister a 42-day window in which to determine the requirement for a public interest review could kill the proposed transaction. Could you please comment on your position on this provision and any other aspect of the mergers and acquisitions part of the bill?

Mr. Mongeau: This bill addresses broader transportation concerns than just the railway, so I can understand the concern. As far as railroads are concerned, the reality is that the process to approve mergers and acquisitions that are applicable in the U.S., for instance, has a very long time frame. There is no such process present in Canadian legislation. Having a similar public interest review process for railroads transactions is not an undue burden and is one that we face in transactions in the U.S.

This may be different for other modes of transport, where there are more transactions, and indeed the problem that you raised becomes one that is more detrimental to their business interest.

Senator Zimmer: On railway police, give us an appreciation of your company's involvement with the CTA with respect to railway police. Have you been apprised of any changes that would arise from the transfer of legislative arrangements for railway police from the CTA to the Railway Safety Act?

Mr. Mackey: As a result of my work with our own security committee, in general I can tell you that we have not received any expressions of concern with regard to that transfer.

Mr. Patenaude: I confirm that; to us, it was not an issue.

M. Mackey : Je vais vous faire part de quelques données pour mettre les choses en perspective. Les compagnies de chemin de fer au Canada transportent 65 p. 100 des marchandises acheminées par voie de surface au pays. S'agissant des émissions de gaz à effet de serre, nous produisons 3 p. 100 de la quantité totale émise par le secteur du transport au Canada. Le transport ferroviaire est très avantageux du point de vue de l'environnement.

Si, par l'entremise de cette mesure législative, vous imposez des restrictions aux compagnies de chemin de fer, qui auront pour effet de réduire notre productivité et notre capacité d'offrir des services à nos clients, il y aura inévitablement un plus grand recours aux autres moyens de transport, et cela aura sans aucun doute d'importantes répercussions sur l'environnement.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Mongeau, j'ai deux questions à vous poser. La première concerne les fusions et les acquisitions et la deuxième, la police des chemins de fer.

Lorsque des représentants de l'Association du Barreau canadien ont comparu devant notre comité le 1^{er} mai, ils ont exprimé plusieurs préoccupations à propos des dispositions du projet de loi qui concernent les fusions et les acquisitions. Entre autres, ils ont fait remarquer que le fait d'accorder au ministre une période de 42 jours pour déterminer la nécessité de procéder à un examen de l'intérêt public pourrait avoir pour effet de faire échouer la transaction. Pourriez-vous nous donner votre point de vue au sujet de cette disposition et de tout autre élément du projet de loi qui touche les fusions et les acquisitions?

M. Mongeau : Cette mesure législative ne vise pas uniquement le secteur du transport ferroviaire, et je comprends donc cette préoccupation. Dans le domaine des chemins de fer, le processus d'approbation d'une fusion ou d'une acquisition qui est suivi aux États-Unis, par exemple, est très long. La législation canadienne ne prévoit aucun processus de la sorte. Effectuer un examen de l'intérêt public dans le cas des transactions visant les compagnies de chemin de fer ne constitue pas un fardeau excessif à nos yeux puisqu'un processus semblable existe déjà aux États-Unis.

Dans d'autres secteurs de l'industrie du transport, où il y a davantage de transactions, c'est peut-être différent. Le problème que vous avez soulevé peut nuire aux intérêts commerciaux.

Le sénateur Zimmer : Quant à la police des chemins de fer, dites-nous ce que vous faites en ce qui concerne le changement à cet égard. Vous a-t-on informé de modifications qui pourraient survenir étant donné que certaines dispositions législatives concernant la police des chemins de fer qui figurent dans la Loi sur les transports au Canada seront transférées dans la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Mackey : D'après les résultats des travaux menés par notre comité de la sécurité, auxquels j'ai participé, je peux vous dire qu'il n'y a aucune préoccupation à l'égard de ce changement.

M. Patenaude : Je peux vous le confirmer; cela ne nous pose aucun problème.

[*Translation*]

The Chairman: Gentlemen, thank you very much for being with us this evening. We are going to continue our deliberations as carefully as possible, and we hope to come to a consensus around this table.

Mr. Mongeau: We like your phrase “as carefully as possible.”

[*English*]

The Chairman: Thank you very much, witnesses and senators.
The committee adjourned.

[*Français*]

La présidente : Messieurs, merci infiniment d’avoir été parmi nous ce soir. Nous allons continuer à faire notre travail le plus sérieusement possible et nous espérons en arriver à un consensus autour de cette table.

M. Mongeau : Nous aimons votre expression « le plus sérieusement possible ».

[*Traduction*]

La présidente : Je remercie beaucoup les témoins et les sénateurs.
La séance est levée.



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

WITNESSES

Tuesday, May 8, 2007

City of Ottawa:

Bob Shouldice, Outside Legal Counsel;
Barry Townsend, Manager, Light Rail Implementation;

John Jensen, Manager, Transit Support.

Wednesday, May 9, 2007

Air Canada:

Joseph Galimberti, Director, Government Relations.

WestJet:

Mike McNaney, Vice-President, Government Relations.

Railway Association of Canada:

Cliff Mackey, President.

Canadian National Railway Company:

Claude Mongeau, Executive Vice-President and Chief Financial Officer;

Jean Patenaude, Assistant General Counsel.

TÉMOINS

Le mardi 8 mai 2007

Ville d'Ottawa :

Bob Shouldice, conseiller juridique de l'extérieur;
Barry Townsend, gestionnaire, Division de la mise en œuvre
du train léger;

John Jensen, gestionnaire, Soutien du transport en commun.

Le mercredi 9 mai 2007

Air Canada :

Joseph Galimberti, directeur, Relations gouvernementales.

WestJet :

Mike McNaney, vice-président, Relations gouvernementales.

Association des chemins de fer du Canada :

Cliff Mackey, président.

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada :

Claude Mongeau, vice-président exécutif et chef de la direction
financière;

Jean Patenaude, chef adjoint du contentieux.