

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Wednesday, November 16, 2011
Tuesday, November 22, 2011
Wednesday, November 23, 2011

Issue No. 4

First, second and third meetings on:

Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act
and to make consequential amendments
to the Canada Transportation Act

INCLUDING:
THE THIRD REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act
and to make consequential amendments
to the Canada Transportation Act)

APPEARING:

The Honourable Denis Lebel, P.C., M.P.,
Minister of Transport, Infrastructure
and Communities

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
quarante et unième législature, 2011

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mercredi 16 novembre 2011
Le mardi 22 novembre 2011
Le mercredi 23 novembre 2011

Fascicule n° 4

Première, deuxième et troisième réunions concernant :

Le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi
sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports
au Canada en conséquence

Y COMPRIS :
LE TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi
sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports
au Canada en conséquence)

COMPARAÎT :

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

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
Cochrane	Martin
* Cowan	Mercer
(or Tardif)	Merchant
Eaton	Verner, P.C.
Fox, P.C.	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Carignan)	

*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 Honourable Senator Mercer replaced the Honourable Senator Munson (*November 24, 2011*).

The Honourable Senator Munson replaced the Honourable Senator Mercer (*November 23, 2011*).

The Honourable Senator Eaton replaced the Honourable Senator Marshall (*November 22, 2011*).

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Eaton (*November 22, 2011*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Stephen Greene

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	MacDonald
Cochrane	Martin
* Cowan	Mercer
(ou Tardif)	Merchant
Eaton	Verner, C.P.
Fox, C.P.	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Carignan)	

* 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 :

L'honorable sénateur Mercer a remplacé l'honorable sénateur Munson (*le 24 novembre 2011*).

L'honorable sénateur Munson a remplacé l'honorable sénateur Mercer (*le 23 novembre 2011*).

L'honorable sénateur Eaton a remplacé l'honorable sénateur Marshall (*le 22 novembre 2011*).

L'honorable sénateur Marshall a remplacé l'honorable sénateur Eaton (*le 22 novembre 2011*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Journals of the Senate, Wednesday, November 2, 2011:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Eaton, seconded by the Honourable Senator Stewart Olsen, for the second reading of Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

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

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 2 novembre 2011 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Eaton, appuyée par l'honorable sénateur Stewart Olsen, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 16, 2011
(11)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:32 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Verner, P.C., and Zimmer (11).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 2, 2011, the committee began its consideration on Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act.

APPEARING:

The Honourable Denis Lebel, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Transport Canada:

Luc Bourdon, Director General, Rail Safety;
Carla White-Taylor, Director, Rail Safety Secretariat.

Mr. Bourdon made an opening statement and, together with Ms. White-Taylor, answered questions.

At 7:05 p.m., the committee suspended.

At 7:20 p.m., the committee resumed.

Mr. Lebel made a statement and, together with Mr. Bourdon, answered questions.

At 7:41 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 16 novembre 2011
(11)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 32, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant, Verner, C.P., et Zimmer (11).

Également présents : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 2 novembre 2011, le comité entreprend son étude du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

COMPARAÎT :

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

TÉMOINS :

Transports Canada :

Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire;
Carla White-Taylor, directrice, Secrétariat de la Sécurité ferroviaire.

M. Bourdon fait une déclaration puis, avec Mme White-Taylor, répond aux questions.

À 19 h 5, la séance est suspendue.

À 19 h 20, la séance reprend.

M. Lebel fait une déclaration puis, avec M. Bourdon, répond aux questions.

À 19 h 41, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, November 22, 2011
(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald, Marshall, Martin, Merchant, Verner, P.C., and Zimmer (11).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 2, 2011, the committee continued its consideration on Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act.

WITNESSES:

Railway Association of Canada:

Cliff MacKay, President and Chief Executive Officer.

Canadian National:

John Orr, Vice-President, Chief Safety and Sustainability Officer.

Canadian Pacific:

Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs.

Mr. MacKay made an opening statement and, together with Mr. Orr and Mr. Wilson, answered questions.

At 10:28 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 23, 2011
(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald, Martin, Merchant, Munson, Verner, P.C., and Zimmer (11).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

OTTAWA, le mardi 22 novembre 2011
(12)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald, Marshall, Martin, Merchant, Verner, C.P., et Zimmer (11).

Également présents : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 2 novembre 2011, le comité poursuit son étude du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

TÉMOINS :

Association des chemins de fer du Canada :

Cliff MacKay, président-directeur général.

Canadien National :

John Orr, vice-président, chef, Sécurité et développement durable.

Canadien Pacifique :

Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et affaires réglementaires.

M. MacKay fait une déclaration puis, avec MM. Orr et Wilson, répond aux questions.

À 10 h 28, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 23 novembre 2011
(13)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald, Martin, Merchant, Munson, Verner, C.P., et Zimmer (11).

Également présent : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 2, 2011, the committee continued its consideration on Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act.

WITNESSES:

Teamsters Canada:

Phil Benson, Lobbyist;

R. D. Smith, National Legislative Director, Teamsters Canada Rail Conference;

William Brehl, President, Teamsters Canada Rail Conference, Maintenance of the Way Employees Division.

City of Ottawa:

Robert Shouldice, Legal Counsel.

Transport Action Canada:

David Jeanes, President.

Mr. Benson, Mr. Smith, Mr Brehl, Mr. Shouldice and Mr. Jeanes each made opening statements and, together, answered questions.

At 7:08 p.m., the committee suspended.

At 7:10 p.m., the committee resumed.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act.

With leave, it was agreed that the committee be allowed to group several clauses together for the purpose of clause-by-clause consideration of Bill S-4.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand postponed.

It was agreed that clauses 1 to 10 carry.

It was agreed that clauses 11 to 20 carry.

It was agreed that clauses 21 to 30 carry.

It was agreed that clauses 31 to 36 carry.

The chair asked whether clause 37 shall carry.

The Honourable Senator Eaton moved that Bill S-4 be amended in clause 37, on page 36, by replacing lines 24 and 25 with the following:

“reporting and confidential reporting to Transport”

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 37, as amended, carry.

It was agreed that clauses 38 to 45 carry.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 2 novembre 2011, le comité poursuit son étude du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

TÉMOINS :

Teamsters Canada :

Phil Benson, lobbyiste;

R. D. Smith, directeur national, Législation, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada;

William Brehl, président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Division des préposés à l'entretien des voies.

Ville d'Ottawa :

Robert Shouldice, avocat-conseil.

Transport Action Canada :

David Jeanes, président.

MM. Benson, Smith, Brehl, Shouldice et Jeanes font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

À 19 h 8, la séance est suspendue.

À 19 h 10, la séance reprend.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Avec la permission des membres du comité, il est convenu de regrouper plusieurs articles aux fins de l'étude article par article du projet de loi S-4.

Il est convenu de reporter l'adoption du titre.

Il est convenu de reporter l'adoption de l'article 1, le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter les articles 1 à 10.

Il est convenu d'adopter les articles 11 à 20.

Il est convenu d'adopter les articles 21 à 30.

Il est convenu d'adopter les articles 31 à 36.

Le président demande s'il convient d'adopter l'article 37.

L'honorable sénateur Eaton propose que le projet de loi S-4 soit modifié, à l'article 37, page 36, par substitution, aux lignes 28 et 29, de ce qui suit :

« dentiels à l'intention du ministère »

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 37 modifié.

Il est convenu d'adopter les articles 38 à 45.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill, as amended, carry.

It was agreed that the chair report the bill, as amended, to the Senate at the earliest opportunity.

At 7:16 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu d'adopter l'article 1, le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi modifié.

Il est convenu que le président fasse rapport au Sénat, à la première occasion, du projet de loi modifié.

À 19 h 16, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Jean-Yves LeFort

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, November 24, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

THIRD REPORT

Your committee, to which was referred Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, November 2, 2011, examined the said bill and now reports the same with the following amendment:

Page 36, clause 37: Replace lines 24 and 25 with the following:

“reporting and confidential reporting to Transport”.

Respectfully submitted,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 24 novembre 2011

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 2 novembre 2011, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec l'amendement suivant :

Page 36, article 37 : Remplacer les lignes 28 et 29 par ce qui suit :

« dentels à l'intention du ministère ».

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 16, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act, met this day at 6:32 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: This evening, the Standing Senate Committee on Transport and Communications begins its consideration of Bill S-4, to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act. The minister is delayed in the house for a vote. If you agree, we can start by having Mr. Luc Bourdon, Director General, Rail Safety, and Carla White-Taylor, Director, Rail Safety Secretariat, give us a little bit of a history of the bill. Once the minister is freed from his house duty and his votes, we will suspend the departmental officials, if they agree — if not, we will still do it — and we will automatically go to the minister. The minister has committed to spending 30 minutes with us tonight.

Luc Bourdon, Director General, Rail Safety, Transport Canada:

Good evening. I will just give you a recap of why we are and where it began. Mostly, it started around 2005 when there were several high-profile accidents. The government at the time decided that it was probably appropriate to launch a review of the Railway Safety Act. There had not been one since 1994. Mr. Cannon appointed a four-member panel, with Douglas Lewis, the former Solicitor General and Minister of Transport, as the chair; Pierre-André Côté, from the University of Montreal and a lawyer; Gary Moser, a former ADM or DM from the province of B.C., and Martin Lacombe, who is a railroader with a lot of experience. They conducted 15 public meetings across Canada. They received more than 70 people and employees who came to make presentations. They received a total of 185 papers and conducted 81 bilateral meetings with all sorts of stakeholders, unions and companies. At the end, they produced a report called *Stronger Ties: A Shared Commitment to Railway Safety*, with 12 chapters and 56 recommendations.

During the same period, the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities also conducted their own rail safety review, and they generated 14 recommendations. Altogether, we received at Transport 70 recommendations, which were all accepted by the minister.

How did we address those recommendations? The majority were what we considered joint recommendations, so between Transport, the industry and the unions. We created six working groups, and we separated the joint recommendations between these six groups. There was one dealing with safety management system, one dealing with rules, environment, proximity and

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 16 novembre 2011

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel l'on a renvoyé le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 18 h 32, pour examiner ce projet de loi.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Ce soir, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications commence son examen du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence. Le ministre est en retard à cause d'un vote à la Chambre. Si vous êtes d'accord, nous allons commencer avec M. Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, et Mme Carla White-Taylor, directrice, Secrétariat de la sécurité ferroviaire, qui nous présenteront l'historique du projet de loi. Une fois que le ministre pourra quitter la Chambre et aura terminé les votes, nous allons demander aux fonctionnaires du ministère d'attendre, s'ils sont d'accord — même s'ils ne le sont pas, nous le ferons quand même — et nous allons passer au ministre. Le ministre s'est engagé à passer 30 minutes avec nous ce soir.

Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, Transports Canada :

Bonsoir. Je vais faire un bref résumé expliquant pourquoi nous sommes ici et où tout cela a commencé. En gros, cela a débuté en 2005 lorsqu'il y a eu plusieurs accidents très médiatisés. Le gouvernement de l'époque a décidé qu'il était temps de lancer un examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Il n'y en avait pas eu depuis 1994. M. Cannon a nommé un comité de quatre personnes, avec comme président Douglas Lewis, l'ancien solliciteur général et ministre des Transports; Pierre-André Côté, un avocat, de l'Université de Montréal; Gary Moser, un ancien SMA ou SM de la Colombie-Britannique, et Martin Lacombe, un travailleur des chemins de fer ayant beaucoup d'expérience. Ils ont tenu 15 rencontres publiques partout au pays. Ils ont entendu plus de 70 personnes et employés qui sont venus faire des exposés. Ils ont reçu 185 mémoires et mené 81 réunions bilatérales avec divers partis intéressés, des syndicats et des entreprises. À la fin, ils ont produit un rapport intitulé *Renforcer les liens : un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire*, qui comprend 12 chapitres et 56 recommandations.

Pendant la même période, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a aussi fait son propre examen de la sécurité ferroviaire, et il a proposé 14 recommandations. En tout, notre ministère a reçu 70 recommandations, qui ont toutes été acceptées par le ministre.

Qu'avons-nous fait avec ces recommandations? La plupart étaient des recommandations conjointes, entre le ministère, l'industrie et les syndicats. Nous avons créé six groupes de travail, et nous avons divisé les recommandations conjointes entre ces groupes. Il y en avait un qui s'occupait du système de gestion de la sécurité, un pour les règlements, l'environnement, la proximité et les activités, la

operation, technology, and information collection, analysis and dissemination. On all these groups, we had representatives from Transport Canada, the industry and the unions. The six working groups have completed their mandate. Only two have to table their report next month at our next steering committee. Basically, out of 56 recommendations, the department has addressed about 46.5, because we only addressed half of Recommendation No. 5. Most of the recommendations from SCOTIC were adopted as well. Following that, a total of 21 or 22 recommendations led to regulatory amendments, so we have prepared the bill that you have before you.

We went through SCOTIC early this year, in March, and we had unanimous support from all the members for the bill. There were about eight amendments proposed either by unions or by the members of SCOTIC. They are included in the bill. That is the history of this bill.

The Chair: Thank you. We will now turn to questions.

Senator Merchant: Thank you. My questions are relating to safety. Regulated companies such as railways keep trying to get the courts to hold that if a company complied with the legislation, for instance, in this case, the safety regulations, then the court cannot or should not find the company negligent. The courts have generally rejected those attempts. I wonder if these amendments affect the way the courts have decided this issue. That is my first question to you.

Mr. Bourdon: To my knowledge, so far, there have been about 10 prosecutions since 1998. Would you have an example of a case? I am not aware of any case. It may happen from time to time that maybe we did not have the proper grounds to prosecute. I remember one case.

Senator Merchant: The issue is that they think that if they complied with the legislation, then they could not be found negligent. However, what if there is negligence there? The courts have not actually accepted this. That is why I was wondering.

Specifically, I come from Saskatchewan, and I know recently three boys in Montreal were killed by a train, and I know that there was a derailment in Weyburn, Saskatchewan, some years ago. There were lawsuits as a result. In North Battleford, Saskatchewan, there have been several incidents at the rail yards. I am familiar with litigation that has been going on. My question is whether the reports by railway employees to the Transportation Safety Board, TSB, or to Transport Canada will, first, be protected communication, so that they may not be proof of punishment, if they are protected and, second, be protected against admission in court to show negligence. In short, should they be privileged?

Mr. Bourdon: It is confidential reporting.

technologie, et la collecte, l'analyse et la dissémination des renseignements. Dans tous ces groupes, il y avait des représentants de Transports Canada, de l'industrie et des syndicats. Les six groupes de travail ont rempli leur mandat. Il n'en reste que deux qui devront déposer leur rapport le mois prochain à la prochaine réunion du comité directeur. En gros, des 56 recommandations, le ministère en a appliqué environ 46,5, parce que nous n'avons appliqué que la moitié de la recommandation n° 5. La plupart des recommandations du CPTIC ont été adoptées également. Ensuite, 21 ou 22 recommandations ont mené à des modifications de la réglementation, c'est pourquoi nous avons préparé le projet de loi que vous avez devant vous.

Nous avons comparu devant le CPTIC cette année, en mars, et nous avons obtenu un appui unanime de tous les députés pour ce projet de loi. Il y a eu environ huit amendements proposés soit par les syndicats ou les membres du comité. Ils sont tous inclus dans le projet de loi. Voilà son historique.

Le président : Merci. Nous allons maintenant passer aux questions.

Le sénateur Merchant : Merci. Mes questions concernent la sécurité. Les entreprises réglementées comme les chemins de fer continuent d'essayer d'obtenir des tribunaux qu'ils considèrent que si une entreprise a respecté la loi, par exemple, dans ce cas, les règlements sur la sécurité, alors l'entreprise ne peut pas ou ne devrait pas être considérée comme négligente. Les tribunaux ont généralement rejeté ces demandes. Je me demandais si les amendements touchent la façon dont les tribunaux rendent des décisions à ce sujet. Voilà ma première question.

M. Bourdon : À ma connaissance, jusqu'à maintenant, il y a eu environ 10 poursuites depuis 1998. Auriez-vous un exemple d'un tel cas? Je n'en connais pas. Peut-être qu'il est arrivé que nous n'avions pas de motifs suffisants pour poursuivre. Je me souviens d'un exemple.

Le sénateur Merchant : Le problème est que les entreprises pensent que si elles ont suivi la loi, elles ne peuvent pas être considérées comme négligentes. Cependant, que se passe-t-il s'il y a une négligence? Les tribunaux n'ont pas accepté cet argument. C'est pourquoi je me posais la question.

Je viens de la Saskatchewan, et je sais que récemment trois garçons à Montréal ont été tués par un train, et je sais qu'il y a eu un déraillement à Weyburn, en Saskatchewan, il y a quelques années. Il y a eu des poursuites à la suite de ces accidents. À North Battleford, en Saskatchewan, il y a eu plusieurs accidents dans les gares de triage. Je connais les poursuites qui ont cours. J'aimerais savoir si les rapports provenant des employés des chemins de fer envoyés au Bureau de la sécurité des transports, le BST, ou à Transports Canada seront, premièrement, des documents protégés, pour qu'il n'y ait pas de preuve de punition, s'ils sont protégés, et deuxièmement, ne puissent être admis en cour pour démontrer la négligence. En bref, devraient-ils être considérés secrets?

M. Bourdon : Ce sont des rapports confidentiels.

Senator Merchant: The conundrum is that if you do not protect the communication, then you will not get truthful reporting.

Mr. Bourdon: Yes.

Senator Merchant: If you do protect the communication, then the companies have access to this.

Mr. Bourdon: No, they will not. It is confidential reporting. The first amendment to the bill was that there would be a provision under section 47 that the employees could report those incidents to the employer without being disciplined, but there was an amendment put forward at SCOTIC that that will be reported to us. It is strictly confidential. We are getting that, actually. Not regularly but, from time to time, we do have employees calling us. We investigate, and at no time will we give their name.

Senator Merchant: That way you are getting a truthful report.

Mr. Bourdon: Exactly. TSB already has a program in place called SECURITAS and they work along the same line. Many times, we are being asked to investigate and we do not know who the employee is.

Senator Merchant: I understand. Thank you very much.

[Translation]

Senator Boisvenu: I have four quick questions to ask you. First, are there events that led you to consider legislative changes to the Railway Safety Act?

Mr. Bourdon: Yes. It started on August 3, 2005, following a derailment at Lake Wabamun when 800,000 litres of bunker oil and 88,000 litres of creosote were spilled into the lake. It was Canadian National. Two days later, on August 5, 2005, there was another derailment in Cheakamus Canyon, causing a sodium hydroxide spill. In both cases, all vegetation was destroyed as well as what was in the water. A few other incidents happened afterward and that is when the decision to review the act was made.

Senator Boisvenu: When was the last review?

Mr. Bourdon: The Railway Safety Act came into force in 1989. Section 51 of the act provided for a review after five years. The first review was done in 1994. A blue book titled *On Track* was published. The minister at the time, Mr. Collenette, ordered an internal study and the act was amended in 1999; however, the amendments were minor.

Senator Boisvenu: So from 1999 until today?

Mr. Bourdon: It is practically the same act.

Senator Boisvenu: Why was it not reviewed in 2005 or in 2004?

Le sénateur Merchant : Le problème est que si vous ne protégez pas les communications, les rapports ne diront pas la vérité.

M. Bourdon : Oui.

Le sénateur Merchant : Si vous protégez les communications, alors les entreprises y auront accès.

M. Bourdon : Non, elles n'y auront pas accès. Ce sont des rapports confidentiels. Le premier amendement au projet de loi avait trait à une disposition en vertu de l'article 47 pour que les employés qui déclarent ces incidents à l'employeur ne fassent pas l'objet de mesures disciplinaires, mais il y a eu un amendement déposé au comité pour qu'ils nous soient transmis. C'est strictement confidentiel. Nous en recevons déjà, en fait. Pas régulièrement, mais de temps en temps, il y a des employés qui nous appellent. Nous faisons enquête, et nous ne donnons jamais leur nom.

Le sénateur Merchant : Ainsi vous obtenez des rapports qui contiennent la vérité.

M. Bourdon : Exactement. Le BST a déjà un programme en place qui s'appelle SECURITAS et qui fonctionne d'une façon semblable. Souvent on nous demande de faire enquête et nous ne savons pas qui est l'employé.

Le sénateur Merchant : Je comprends. Merci beaucoup.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J'aurais quatre questions rapides à vous poser. Premièrement, y a-t-il des événements qui vous ont conduits vers une modification législative sur la Loi sur la sécurité ferroviaire?

M. Bourdon : Oui. Cela a débuté le 3 août 2005 à la suite d'un déraillement au lac Wabamun alors que 800 000 litres de combustible de soute et 88 000 litres de créosote étaient déversés dans le lac. Il s'agissait du Canadien national. Deux jours plus tard, le 5 août 2005, un autre déraillement s'est produit dans le canyon de Cheakamus, causant un déversement d'hydroxyde de sodium. Dans les deux cas, toute la végétation a été détruite ainsi que ce qu'il y avait dans les cours d'eau. Quelques autres incidents sont survenus par la suite et c'est là que la décision de revoir la loi a été prise.

Le sénateur Boisvenu : La dernière révision remontait à quand?

M. Bourdon : La Loi sur la sécurité ferroviaire est entrée en vigueur en 1989. À la section 51 de la loi, il était prévu une révision après cinq ans. Une première révision a eu lieu en 1994. Un livre bleu intitulé *Sur la voie* a été publié. Le ministre de l'époque, M. Collenette, a commandé une étude à l'interne et la loi a été amendée en 1999; des amendements mineurs par contre.

Le sénateur Boisvenu : Donc, de 1999 à aujourd'hui?

M. Bourdon : C'est la même loi, pratiquement.

Le sénateur Boisvenu : Pourquoi ne l'a-t-on pas révisée en 2005 ou en 2004?

Mr. Bourdon: At the time, the compliance statistics of most companies were relatively satisfactory, but something happened and things accelerated and we decided to look at it.

Senator Boisvenu: Will this new legislation affect all railways, including regional and tourism transportation, which are developing more and more?

Mr. Bourdon: If we compare with the act that is currently in force, our jurisdiction is limited to railways that —

Senator Boisvenu: National?

Mr. Bourdon: Not national, but railways that have a Certificate of Fitness from the Canadian Transportation Agency. That is how it is determined that a railway is under federal jurisdiction. There are three conditions: crossing the American and Canadian borders, crossing provincial borders, or if it is deemed to be for the good of the country. Those are the railways over which we have jurisdiction.

When railway companies that are under provincial jurisdiction use federal tracks and are in non-compliance, we have to go to the railway that owns the track. For example, if Montreal's Agence métropolitaine de transport is in non-compliance, we go to Canadian National or Canadian Pacific. This act will change or will now require all railways using federal tracks to obtain a safety certificate from us. It does not change anything when they are on provincial tracks. The number of railways we regulate will therefore increase greatly.

Senator Boisvenu: Have you estimated the costs this could lead to for companies?

Mr. Bourdon: We do not have an estimate, but currently all companies must submit what we call a safety management system. It is probably the tool that will be deemed appropriate to determine whether the company has everything in place to show us that it operates safely.

Senator Boisvenu: I suppose that companies that were not subject to this before the act will have to be and that there will be costs related to that?

Mr. Bourdon: There will be costs, but they are really good safety management practices that set out the rules that will apply to them, because the rules sometimes differ from one railway to another. The regulations apply to all railways. They will have to show us that they involve employees in decision-making, that there is a risk-management system and that there is a system to report accidents and investigate them. It is a good tool, and I think everyone wins at the end of the day.

[English]

Senator Cochrane: I was concerned about the protection for railway employees who report to whomever in regard to safety.

M. Bourdon : À ce moment-là, les statistiques de profil de conformité de la plupart des entreprises étaient relativement satisfaisantes, mais il s'est passé quelque chose puis on dirait que cela s'est précipité et on a décidé de regarder cela.

Le sénateur Boisvenu : Cette nouvelle législation va-t-elle toucher toutes les entreprises ferroviaires, incluant le transport régional et touristique qui se développent de plus en plus?

M. Bourdon : Si on compare avec la loi qu'on a présentement en vigueur, notre juridiction est limitée aux chemins de fer qui...

Le sénateur boisvenu : Nationaux?

M. Bourdon : Pas nationaux, mais qui possèdent un certificat d'aptitude de l'Office canadien des transports. C'est comme ça qu'ils déterminent qu'un chemin de fer est de compétence fédérale. Il y a trois conditions, soit traverser les frontières américaines et canadiennes, soit faire du transport entre les provinces ou si c'est jugé pour le bien du pays. Ce sont des chemins de fer sur lesquels on a juridiction.

Quand il y a des compagnies de chemins de fer de compétence provinciale qui roulent sur des voies fédérales, on est obligé, quand elles sont en non-conformité, d'aller au chemin de fer propriétaire de la voie. Si on prend l'exemple de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal, si elles sont en non-conformité, on va au Canadien national ou au Canadien Pacifique. Cette loi va changer ou va maintenant faire en sorte que tout chemin fer qui opère sur une voie fédérale va devoir obtenir un certificat de sécurité de nous. Cela ne change rien quand ils sont sur des voies provinciales. Donc, cela va augmenter de beaucoup le nombre de chemins de fer qu'on va réglementer.

Le sénateur Boisvenu : Avez-vous fait une estimation des coûts que cela peut entraîner pour les entreprises?

M. Bourdon : On n'a pas fait d'estimation, mais présentement, toutes les entreprises doivent soumettre ce qu'on appelle un système de gestion de la sécurité. C'est probablement l'outil qui va être jugé approprié pour déterminer si la compagnie a tout en place pour nous démontrer qu'elle opère de façon sécuritaire.

Le sénateur Boisvenu : Je suppose que les compagnies qui n'étaient pas assujetties avant la loi vont devoir l'être et il va y avoir des coûts reliés à cela?

M. Bourdon : Il va y avoir des coûts, mais c'est vraiment de bonnes pratiques de gestion de la sécurité ou cela met en place le choix des règles qui vont s'appliquer à eux, parce que les règles diffèrent parfois d'un chemin de fer à l'autre. Les règlements s'appliquent à tous les chemins de fer. Ils vont devoir nous démontrer qu'ils impliquent les employés dans les décisions qu'ils prennent, qu'il y a un système de gestion des risques, qu'il y a un système pour rapporter les accidents et les enquêter. C'est un bon outil et je pense qu'on est gagnant en fin de compte.

[Traduction]

Le sénateur Cochrane : Je m'inquiétais de la protection des employés du chemin de fer qui déclarent à qui que ce soit des accidents liés à la sécurité.

Mr. Bourdon: We never tell who they are.

Senator Cochrane: The names are not released?

Mr. Bourdon: No.

Senator Cochrane: You said that, thank you. Will the establishment of this safety management system, SMS, create additional costs for railway companies?

Mr. Bourdon: Currently, all the federally regulated railways do have a safety management system in place. The provincial short line operating on a federal track will be required to put one together. We already have some that filed SMSs with us years ago to show how committed they were to safety.

Senator Cochrane: Will there be an extra charge?

Mr. Bourdon: There is always a bit of work associated with that, but it is good safety management to have such a plan in place.

Senator Cochrane: Are you not saying yes or no?

Mr. Bourdon: If I look at our experience with the federal railways at the time I was with Industry, most of the railways already have all those components in places. It is just to put them together in the same system.

Senator Cochrane: I will hold you to that one. My next question is in regard to amendments. Will these amendments affect regional public transit organizations that offer commuter rail services on tracks owned by federally regulated railways?

Mr. Bourdon: Yes, they will need to obtain a railway operating certificate.

Senator Mercer: Thank you both for being here. I appreciate the fact that you are getting a little more grilling than you probably planned on this evening.

There is a provision in this act for a railway operating certificate. I was surprised when I had a briefing on this that there was not a certificate before, similar to what airlines would have or I suppose bus companies must have.

Regarding the use of that big hammer that you will now have — the big threat of withdrawing the railway operating certificate — what mechanism will be put in place for overseeing and managing that aspect?

Mr. Bourdon: First, the railway operating certificate, which we call the ROC, will be defined by a regulation. When we develop the regulation, it will be done according to the cabinet directive on streamlined regulation, where the stakeholders will be involved at all stages. There will be consultation with the industry, so they will have an opportunity to have input into that regulation.

M. Bourdon : Nous ne divulguons jamais qui ils sont.

Le sénateur Cochrane : Les noms ne sont pas publiés?

M. Bourdon : Non.

Le sénateur Cochrane : Vous l'avez dit, merci. Est-ce que la création de ce système de gestion de la sécurité, le SGS, amènera des coûts supplémentaires pour les entreprises de chemin de fer?

M. Bourdon : Présentement, tous les chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral ont un système de gestion de la sécurité en place. Les chemins de fer provinciaux sur courte distance qui utilisent les chemins de fer fédéraux devront en mettre un en place. Certains nous ont déjà envoyé leur SGS il y a des années pour démontrer leur engagement envers la sécurité.

Le sénateur Cochrane : Y aura-t-il des coûts supplémentaires?

M. Bourdon : Il y a toujours un peu de travail associé à cela, mais il est bon pour la gestion de la sécurité d'avoir un tel plan en place.

Le sénateur Cochrane : Répondez-vous oui ou non?

M. Bourdon : Si je pense à mon expérience avec les chemins de fer fédéraux lorsque j'étais au ministère de l'Industrie, la plupart des chemins de fer avaient déjà toutes ces choses en place. Il ne suffit plus que de les rassembler dans un même système.

Le sénateur Cochrane : Je m'en remettrai à vous à ce sujet. Ma prochaine question concerne les amendements. Est-ce que ces amendements toucheront les organisations régionales de transport en commun qui offrent des services de train de banlieue sur des chemins de fer qui sont la propriété d'entreprises régies par le gouvernement fédéral?

M. Bourdon : Oui, elles auront besoin d'obtenir un certificat d'exploitation de chemin de fer.

Le sénateur Mercer : Merci à vous deux d'être là. Je suis bien conscient du fait qu'on vous pose plus de questions que ce à quoi vous vous y attendiez probablement ce soir.

Cette loi contient une disposition prévoyant l'obtention d'un certificat d'exploitation de chemin de fer. J'ai été étonné d'apprendre dans le cadre d'une séance d'information qu'il n'était pas nécessaire d'obtenir de certificat auparavant, comme cela doit être le cas pour les compagnies aériennes ou les compagnies d'autobus.

En ce qui a trait au pouvoir accru que vous aurez maintenant — la grande menace de retirer le certificat d'exploitation — quel sera le mécanisme en place pour assurer la gestion et la surveillance?

M. Bourdon : Tout d'abord, le certificat d'exploitation de chemin de fer, qu'on appelle CECF, sera défini par un règlement. Le règlement sera élaboré d'après la directive du cabinet sur la réglementation simplifiée qui assure la participation des intervenants à toutes les étapes du processus. Il y aura consultation avec l'industrie afin qu'elle puisse donner ses observations pour l'élaboration du règlement.

To answer your question, it will depend on how severe the situation is. To my knowledge, so far there has never been an event where we would have pulled back an operating certificate if they had one.

Senator Mercer: You indicated at the beginning of your presentation that with the two reports, there were 70 recommendations in total. Then I heard you say that 46.5 of 56 were implemented. I lost where the other recommendations went.

Mr. Bourdon: The ones from SCOTIC?

Senator Mercer: Yes.

Mr. Bourdon: Most of them were incorporated. There were three or four where they asked us to come back to the committee to talk about the progress we were making, but since there was election in between, that disappeared with the former committee. However, the other recommendations are all incorporated.

Senator Mercer: I was having trouble with the math, that is all.

In modern days, we have been fortunate to have few incidents. One of the most famous incidents in my lifetime was the derailment in Mississauga in 1979, which launched the career of probably the greatest municipal politician in the history of Canada, Mayor McCallion.

In your opinion, if this act had been in place prior to that incident in Mississauga, would it have had any effect? If it would not have had any effect prior to the accident, after the accident would this act have been of some help in fixing what went wrong in Mississauga?

Mr. Bourdon: It is hard to tell because one of the fallouts of the Mississauga accident was the implementation of scanners for hot box detectors. They put more scanners in place so as to detect those hot boxes, which is something that probably could have been done with the act they had in place at the time.

Senator Mercer: Perhaps they did not have scanners in 1979.

Mr. Bourdon: I was in high school, so I cannot really remember. I just know they have more of them. That was one thing they started.

Senator Mercer: Another thing that concerns me about the bill, and I am supporting it, is this discussion of the fact that we need to have a method in implementing the Railway Safety Act. After joking about the scanners, I am sure there were not scanners then of the kind available today.

Is there a review mechanism that would allow you on perhaps not an annual basis but on a multi-year basis to review the regulations and the technology you are using to enforce and implement this bill?

Pour répondre à votre question, cela dépendra de la gravité de la situation. Pour autant que je sache, il n'y a jamais eu de situation jusqu'à maintenant où nous aurions eu à retirer un certificat d'exploitation si la mesure avait été en place.

Le sénateur Mercer : Vous avez mentionné au début de votre exposé qu'il y a deux rapports comportant 70 recommandations au total. Je crois ensuite vous avoir entendu dire que 46,5 des 56 recommandations ont été mises en œuvre. Je ne vois pas où sont les autres recommandations?

M. Bourdon : Celles du CPTIC?

Le sénateur Mercer : Oui.

M. Bourdon : La plupart d'entre elles ont été intégrées. Le comité nous a demandé de revenir parler des progrès réalisés au sujet de trois ou quatre de ces recommandations, mais étant donné qu'il y a eu des élections entre temps, les choses en sont restées là. Par contre, toutes les autres recommandations ont été intégrées.

Le sénateur Mercer : J'avais du mal à saisir comment le tout s'additionnait.

En ces temps modernes, nous avons la chance d'avoir peu d'accidents. Au cours de ma vie, un des accidents les plus connus est le déraillement à Mississauga en 1979, qui a lancé la carrière du plus grand politicien municipal sans doute de l'histoire du Canada, le maire McCallion.

À votre avis, est-ce que cela aurait changé quelque chose si cette loi avait été en place avant l'accident à Mississauga? Si cela n'avait rien changé, est-ce que cette loi aurait pu aider à régler ce qui s'est mal passé à Mississauga après l'accident?

M. Bourdon : C'est difficile à dire, car une des mesures qui a été prises après l'accident à Mississauga a été la mise en place de scanners pour détecteurs de boîte chaude. Ils ont installé un plus grand nombre de scanners afin de détecter ces boîtes chaudes. C'est probablement quelque chose qui aurait pu être fait dans le cadre de la loi qui était en vigueur à l'époque.

Le sénateur Mercer : Ils n'avaient peut-être pas de scanners en 1979.

M. Bourdon : J'étais au secondaire à l'époque, alors je ne m'en souviens pas vraiment. Je sais simplement qu'ils en ont davantage aujourd'hui. C'est une des choses qu'ils ont commencé à faire.

Le sénateur Mercer : Une autre chose qui me préoccupe au sujet de ce projet de loi, et je l'appuie, c'est qu'on discute du fait qu'il faut avoir une méthode de mise en œuvre de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Après les blagues sur les scanners, je reste persuadé qu'il n'y avait pas de scanners du genre qu'on trouve aujourd'hui.

Existe-t-il un mécanisme d'examen qui vous permettrait, non pas sur une base annuelle, mais sur une base pluriannuelle, d'examiner le règlement et la technologie que vous utilisés afin d'assurer la mise en application et la mise en œuvre de ce projet de loi?

Mr. Bourdon: Even the act we currently have provides all the flexibility to introduce new technology. Most of our regulatory instruments are through rules, and there are provisions under section 22 that a railway can request an exemption to the rule. Usually the way it works is if they want to implement a new technology, we are involved. They evaluate the technology and do the risk assessment. When they are done, they come to us, and if safety is enhanced or if it guarantees exactly the same level, we will allow the new technology.

Senator Mercer: Has the Transportation Safety Board had an opportunity to express their opinion on this current legislation from their perspective?

Mr. Bourdon: That I do not know. Maybe it appears at the end of the report. I know they got a full briefing from me on this bill. Whether they were consulted when the report was put together I do not know.

Senator Mercer: It would seem to me that these people will have to pick up the pieces when something goes wrong.

Mr. Bourdon: I know they got a full briefing on it.

Senator Mercer: I appreciate that. I was concerned about the consultation.

Mr. Bourdon: They were consulted as well.

Senator Zimmer: Thank you, Mr. Bourdon, for your presentation.

Are there any additional measures that you would like to see addressed in this bill that are missing or that would improve railway safety? Is anything missing that you would like to see included?

Mr. Bourdon: To be quite honest, I think this bill is very complete in its format. I am very pleased with it.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: For railways, contrary to aviation, in which after taking off the plane is not on anything, there is what moves and what is stationary, the tracks. The tracks are not necessarily the property of the railways. How does this bill balance the responsibilities of the owner of the stationary property, the track, with the moving railway car owners, those who rent their route.

How are the responsibilities of both balanced? Because I can have a good safety certificate, but what happens if the owner of the track does not do what is necessary?

Mr. Bourdon: In the case you mention, the owner of the track is a company under federal jurisdiction. In that case, the company must have a safety management system in place, and if another

M. Bourdon : La loi que nous avons à l'heure actuelle donne toute la marge de manœuvre nécessaire à l'introduction d'une nouvelle technologie. Nos instruments réglementaires sont généralement des règles. À l'article 22, certaines dispositions prévoient qu'une compagnie de chemin de fer peut déposer une demande d'exemption à la règle. En général, si ces compagnies veulent mettre en œuvre une nouvelle technologie, nous participons à l'exercice. Ces compagnies évaluent la technologie et procèdent à une évaluation des risques. Lorsque ces évaluations sont terminées, elles nous soumettent le tout, et si nous constatons que la sécurité s'améliore ou reste au même niveau, nous donnons le feu vert à la nouvelle technologie.

Le sénateur Mercer : Est-ce que le Bureau de la sécurité des transports a eu l'occasion d'exprimer son opinion et son point de vue au sujet de ce texte de loi?

M. Bourdon : Je ne sais pas. Peut-être qu'on en parle à la fin du rapport. J'ai donné aux responsables une séance d'information complète sur le projet de loi. Mais je ne sais pas s'ils ont été consultés en vue de la rédaction du rapport.

Le sénateur Mercer : Il me semble qu'il leur reviendra de réparer les pots cassés si les choses tournent mal.

M. Bourdon : Je sais qu'ils ont eu droit à une séance d'information complète à ce sujet.

Le sénateur Mercer : Je comprends cela, mais j'étais préoccupé au sujet de la consultation.

M. Bourdon : Ils ont également été consultés.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Bourdon, je vous remercie de votre exposé.

Y a-t-il des mesures que vous voudriez voir ajouter à ce projet de loi ou que vous proposeriez pour améliorer la sécurité du transport ferroviaire? Recommanderiez-vous que certaines mesures additionnelles soient ajoutées?

M. Bourdon : Honnêtement, je crois que le projet de loi est très complet. J'en suis satisfait.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Pour les chemins de fer, contrairement à l'aviation, ou l'avion, après avoir décollé, ne roule plus sur rien, il y a le roulant et le fixe, les rails. Les rails ne sont pas nécessairement la propriété des chemins de fer. Comment ce projet de loi concilie-t-il les responsabilités du propriétaire de l'immobilier, le rail, par rapport aux propriétaires qui roulent, ou les locataires qui louent leur passage.

Comment se concilient les responsabilités des deux? Parce que je peux avoir un bon certificat de sécurité, mais qu'arrive-t-il si le propriétaire du rail ne fait pas son travail?

M. Bourdon : Dans le cas que vous mentionnez, le propriétaire du rail est une compagnie de compétence fédérale. À ce moment-là, cette compagnie doit avoir un système de gestion de la sécurité

company uses its tracks, the safety management system is supposed to indicate the fact that someone else uses those tracks.

When we verify the system, we ensure there is a link between the two.

Senator Boisvenu: Are you going to extend the target clientele?

Mr. Bourdon: Yes.

Senator Boisvenu: Are you planning a harmonization committee?

Mr. Bourdon: Currently, railways under provincial jurisdiction that use federal tracks must comply with federal regulations. The only change will be in accountability. In the example I gave earlier, if a railway under provincial jurisdiction is in non-compliance, we will have the power to go directly to that operator to request corrective action.

Senator Boisvenu: You are therefore extending the application of the regulation. I also saw that in paragraph 3.1(e), you are extending it to other areas such as the environment.

Mr. Bourdon: Yes.

Senator Boisvenu: There will be a financial impact. If you extend your responsibilities, does that mean there will be an impact on human resources, and others?

Mr. Bourdon: That is a good question. I forgot to mention it in my opening remarks. After the reports were tabled, in 2009 we received \$72 million over five years, about \$15 million per year, which gave us 56 additional person-years. We received all the necessary financial and human resources for the additional work this bill led to.

[English]

Senator Mercer: Senator Boisvenu brought up an interesting aspect that I had not thought of before. A railway operating on someone else's line happens all the time. Where is the liability if something went wrong? If we have Railway X travelling on Railway Y's line and something goes wrong and someone is culpable, where is the liability?

Mr. Bourdon: According to our act right now, as we speak, we only have jurisdiction to the federally regulated railway. In this case, that would be the host railway.

Senator Mercer: The people who own the line?

Mr. Bourdon: Yes, the people who own the line, a line being used by another railway through running rights or through an order from the CTA. It is clear that this bill will prevail over any agreement between a host railway and another operator.

en place, et s'il y a une autre compagnie qui utilise les rails, on s'attend à ce que le système de gestion de sécurité souligne le fait que quelqu'un d'autre utilise ces voies.

Quand on va faire une vérification de ce système, on va s'assurer qu'il y a un lien entre les deux.

Le sénateur Boisvenu : Vous allez élargir les clientèles visées?

M. Bourdon : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que vous prévoyez un comité d'harmonisation?

M. Bourdon : Présentement, les chemins de fer de compétence provinciale qui opèrent sur des voies fédérales doivent opérer en conformité avec les règlements fédéraux. Il n'y aura pas de changement, sauf pour une question d'imputabilité. Dans l'exemple que j'ai donné plus tôt, si un chemin de fer de compétence provinciale est en non-conformité, on aura le pouvoir d'aller voir directement cet opérateur pour lui demander des mesures correctives.

Le sénateur Boisvenu : Vous élargissez donc l'application du règlement. J'ai vu aussi qu'à l'alinéa 3.1e), vous l'élargissez à d'autres domaines comme l'environnement.

M. Bourdon : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Il y aura un impact financier. Si vous élargissez vos responsabilités, cela veut dire qu'il y aura un impact au plan des ressources humaines et autres?

M. Bourdon : C'est une bonne question. J'ai oublié de le mentionner dans mes commentaires liminaires. Suite au dépôt des rapports, on a reçu en 2009, 72 millions de dollars sur cinq ans, dont environ 15 millions de dollars par année, ce qui nous a donné 56 personnes année supplémentaires. On a eu toutes les ressources humaines et financières nécessaires pour tout le travail supplémentaire que ce projet de loi a occasionné.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Le sénateur Boisvenu a soulevé un aspect intéressant auquel je n'avais pas pensé. Cela arrive bien souvent qu'une société ferroviaire emploie le rail d'un autre exploitant. En cas d'accident, qui est responsable? Si la compagnie X circule sur le rail de la compagnie Y et qu'un accident se produit, il y aura un coupable, mais qui sera-t-il?

M. Bourdon : D'après la loi actuelle, notre domaine de compétence s'arrête aux chemins de fer de ressort fédéral. En l'espèce, ce serait la compagnie hôte.

Le sénateur Mercer : Les propriétaires du rail?

M. Bourdon : Oui, l'entreprise propriétaire du rail qui permet à une autre société de faire circuler ces trains grâce à des droits de circulation ou à une ordonnance de l'OTC. Manifestement, ce projet de loi aura préséance sur toute autre entente entre les deux sociétés de chemin de fer.

Senator Mercer: It seems to me this is a fairly risky undertaking, I suppose, with the two major railways in Canada, CN and CP. There is enough faith in that they have been operating for so long and they conform to the regulations, but if there are other lines that do not have the same depth of history in the country with operating a railway, what happens if someone defaults on this liability?

Mr. Bourdon: The only answer I can give is that we do not expect to have more railways operating. It is only a question of accountability to us.

Currently, all those provincial short lines operating on federal tracks use federal legislation, and it has never been an issue. The only difference now is that if there is non-compliance, we will be able to go to them rather than the host railway. That will not change.

They are already in compliance with this regime. They know the operating rules and are maintaining their equipment according to the same standards. It is not a real issue.

The Chair: I would like to remind the audience that the Standing Senate Committee on Transport and Communications has begun its examination of Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act.

Next Tuesday, we will hear from witnesses representing Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway and the Railway Association of Canada as well as VIA Rail Canada. On Wednesday, we will be hearing from a second panel with the Teamsters, the City of Ottawa and Transport Action Canada.

I forgot to introduce Mr. Bourdon and Ms. White-Taylor to our senators here.

[Translation]

We have Senator Verner from Quebec City, Senator Boisvenu, from Quebec, Senator Eaton from Ontario, Senators Greene and MacDonald from Halifax, more specifically from Cape Breton in the case of the latter, Senator Zimmer from Manitoba, Senator Cochrane from Newfoundland, Senator Martin from Vancouver, Senator Merchant from Saskatchewan and Senator Mercer from Halifax.

The minister is at his fourth vote. I do not know if you still have questions.

I would like to come back to the good practices committee. You told me that currently there is no committee that coordinates the different people responsible for safety practices.

Mr. Bourdon: A federal-provincial committee generally meets once or twice a year. This committee was created to have the most complete harmonization possible of rules and regulations. The

Le sénateur Mercer : Il me semble qu'il s'agit d'une entreprise assez risquée puisque nous avons deux grands exploitants au Canada, soit le CN et le CP. On leur fait confiance, car elles sont en service depuis si longtemps et qu'on présume qu'elles respectent le règlement. Or, si d'autres sociétés ferroviaires n'avaient pas la même longévité et expérience au Canada, qu'arriverait-il si l'une d'elles n'assume pas sa responsabilité?

M. Bourdon : La seule réponse que je peux vous donner c'est qu'on ne s'attend pas à ce qu'il y ait davantage de sociétés ferroviaires. Pour nous, ce n'est qu'une question de reddition de comptes.

Actuellement, pour tous les transporteurs ferroviaires provinciaux sur courtes distances qui circulent sur les rails fédéraux, la loi fédérale s'applique et cela n'a jamais posé problème. La seule différence, c'est qu'en cas de non-conformité, nous serons capables de les rappeler à l'ordre plutôt que la compagnie hôte. Voilà ce qui va changer.

Elles sont déjà en conformité aux règles du régime. Elles connaissent les règles d'exploitation et entretiennent leur équipement en fonction des mêmes normes. Ce n'est pas vraiment un problème.

Le président : Je tiens à rappeler au public que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a entamé son étude du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Mardi prochain, nous entendrons des témoins représentant la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, le Chemin de fer Canadien Pacifique Limitée, l'Association des chemins de fer du Canada ainsi que VIA Rail Canada. Mercredi, nous recevrons un deuxième groupe de témoins représentant les Teamsters, la Ville d'Ottawa et Transport Action Canada.

J'ai oublié de présenter M. Bourdon et Mme White-Taylor à nos sénateurs.

[Français]

Nous avons le sénateur Verner, de la ville de Québec, le sénateur Boisvenu, du Québec, le sénateur Eaton de l'Ontario, les sénateurs Greene et MacDonald, de Halifax, et plus précisément du Cap-Breton pour ce dernier, le sénateur Zimmer, du Manitoba, le sénateur Cochrane, de Terre-Neuve, le sénateur Martin de Vancouver, le sénateur Merchant de la Saskatchewan et le sénateur Mercer de Halifax.

Le ministre est rendu à son quatrième vote. Je ne sais pas si vous avez encore des questions.

J'aimerais revenir sur le comité des bonnes pratiques. Vous m'avez dit qu'il n'existe pas actuellement de comité regroupant les différents responsables concernant les pratiques sécuritaires.

M. Bourdon : Un comité fédéral-provincial se rencontre généralement une à deux fois par année. Ce comité a été créé dans le but d'avoir une harmonisation la plus complète possible

Province of Ontario, among others, passed our regulatory regime in its entirety and most provinces adopted the same rules and the same regulations.

Moreover, we do work for six of the eight provinces where railways operate, such as provide inspection services. It is done with about the same standards we have, and there is good harmonization. It is important, especially when railways have to use federal tracks, that they speak the same language.

Senator Boisvenu: This committee will then continue to operate after?

Mr. Bourdon: Absolutely. Then, after the review of the act, we created the Advisory Council on Railway Safety, which meets about three times a year. The four unions participate, as well as representatives from Class 1 railways, which are CN-CP and Via, and also a representative for the Railway Association of Canada, a representative for the municipalities, and suppliers. There are about 19 of us in total and there are about 4 in my office. A representative for the provinces is also present.

Senator Boisvenu: How will this act allow both track and train owners to be more proactive and to prevent situations such as those you experienced repeatedly five or six years ago?

Mr. Bourdon: First, there is the obligation to obtain an operating certificate. Currently, when you want to start a railway, you have to ask the Canadian Transportation Agency.

Senator Boisvenu: I thought railways were being closed down.

Mr. Bourdon: There are still a few. You go the Canadian Transportation Agency and obtain a Certificate of Fitness. The only thing they check is if you have enough money to cover damages. They do not check if you have good rules in place. The first tool we will have before allowing a railway to operate is the certainty that they have everything they need to operate safely.

In the current bill, it is not possible to give a fine. When there is a high-risk situation, operational restrictions are imposed. For example, if the track is not in good shape and the speed is normally 60 miles per hour, the speed is reduced to 20 or 30 miles per hour. If it is even more serious, we have to go to court. That costs a lot of money and takes a lot of time.

The two other modes of transportation, marine and air, can issue fines; so it becomes a tool that is somewhere between the two. This bill will allow us to issue fines of up to \$50,000 to an individual guilty of negligence or up to \$250,000 to a company. It will give us additional tools to ensure compliance that we do not have currently.

au niveau des règles et règlements. La province de l'Ontario, entre autres, a adopté notre régime réglementaire en entier et la majorité des provinces ont adopté les mêmes règles et les mêmes règlements.

D'ailleurs, sur huit provinces où des chemins de fer opèrent, nous faisons du travail pour six de ces provinces, tel que leur fournir des services d'inspection. C'est donc en fonction d'à peu près les mêmes normes que nous et il y a une bonne harmonisation. C'est important, surtout quand les chemins de fer sont appelés à circuler sur des voies fédérales, qu'ils parlent le même langage.

Le sénateur Boisvenu : Ce comité va donc continuer à fonctionner après?

M. Bourdon : Absolument. Ensuite, après la révision de la loi, on a créé le Conseil consultatif de la sécurité ferroviaire, lequel se rencontre environ trois fois par année. Les quatre syndicats y siègent, ainsi que des représentants des chemins de fer de classe 1, qui sont CN-CP et Via, et également un représentant des chemins de fer du Canada, un représentant des municipalités, en plus des fournisseurs. Nous sommes environ 19 au total et il y en a quatre de mon bureau. Un représentant des provinces est aussi présent.

Le sénateur Boisvenu : En quoi cette loi va-t-elle permettre aux propriétaires, aussi bien du chemin de fer que du roulant, d'être plus proactifs et d'éviter des situations comme celles que vous avez vécu à répétition depuis cinq ou six ans?

M. Bourdon : D'abord, il y a l'obligation d'obtenir un certificat d'exploitation. Actuellement, quand vous voulez débiter un chemin de fer, vous devez demander à l'Office canadien des transports.

Le sénateur Boisvenu : Moi je pensais qu'on les fermait, les chemins de fer.

M. Bourdon : Il y en a encore quelques-uns. Vous allez donc à l'Office canadien des transports et puis vous obtenez un certificat d'aptitude. La seule chose qu'ils vérifient, c'est si vous avez suffisamment d'argent pour couvrir les dommages. Il n'y a pas de vérifications si vous avez de bonnes règles en place. Le premier outil qu'on aura avant de permettre à un chemin de fer d'opérer, c'est une certitude qu'il a tout ce qu'il faut pour opérer de façon sécuritaire.

Dans le projet de loi actuel, on ne peut pas donner d'amende. Quand se présente une situation à haut risque, on va imposer des restrictions opérationnelles. Par exemple, si la voie n'est pas en bon état et que c'est une voie où normalement on peut circuler à 60 milles à l'heure, on va réduire la vitesse à 20 ou 30 milles à l'heure. Si c'est encore plus sérieux, on devra poursuivre et aller en cour. Cela coûte beaucoup d'argent et ça prend du temps.

Les deux autres modes de transport, la marine et l'aviation, eux ont la possibilité d'émettre des amendes; donc ça devient un outil qui se situe un peu entre les deux. Ce projet de loi va nous permettre de donner des amendes jusqu'à 50 000 dollars à un individu qui serait coupable de négligence ou jusqu'à 250 000 dollars pour une entreprise. Cela nous donnera des outils supplémentaires pour vérifier la conformité dont nous ne disposons pas présentement.

It will not be done randomly with inspectors walking around with notebooks. The budget already provides for people to be assigned. The inspector will examine the situation and submit a recommendation. It will be sent to a specialist. The fine will then be determined. If the railway company believes the fine is too high or not justified, it can take its case to the Transportation Appeal Tribunal.

The Chair: Is there a distinction between passenger transportation, traditional freight transportation and dangerous transportation? Is the verification procedure different for those three?

Mr. Bourdon: For operating standards, how the train gets from point A to point B, there is no difference. Everyone is subject to the same operating regulations.

If you operate a passenger train, then there are additional regulations, ensuring that passengers are safe in the car. This means emergency and evacuation measures and breakable windows. When you take Via, people near the emergency exits are informed.

Regarding dangerous goods, there is the Transportation of Dangerous Goods Act, which ensures that cars are properly placarded and that, for example, if there is a derailment, there is an emergency plan that is launched immediately to contain it, if there are evacuations. There are different standards at some levels, but, for other things, it is perfectly harmonized.

[English]

If everyone agrees, we will thank the witnesses for their participation and testimony. The minister is at the fifth and final vote, so it will be a maximum of a few minutes.

[Translation]

Thank you for coming.

Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order once again.

[English]

This evening, the Standing Senate Committee on Transport and Communications is continuing its consideration of Bill S-4, to amend the Railway Safety Act.

[Translation]

The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, is here to make a presentation and then we will move on to questions.

Cela ne sera pas fait de façon aléatoire avec des inspecteurs qui vont se promener avec des carnets. C'est déjà prévu dans le budget que des gens y seront attirés. L'inspecteur va regarder la situation, va soumettre une recommandation. Ce sera envoyé à quelqu'un qui sera spécialisé pour examiner cela. L'amende sera déterminée ensuite. Si la compagnie de chemin de fer juge que l'amende est trop salée ou non justifiée, il aura la possibilité de l'amener au tribunal d'appel des transports.

Le président : Y a-t-il une distinction entre le transport passager, le transport de marchandises traditionnel et le transport dangereux? La vérification est-elle différente dans les trois cas?

M. Bourdon : Par exemple, pour les normes d'opération, à savoir comment on déplace le train du point A au point B, il n'y a aucune différence. Tout le monde est assujéti aux mêmes règlements d'exploitation.

Si vous opérez un train de passagers, à ce moment-là il y a un règlement supplémentaire, à savoir de s'assurer que les passagers soient en toute sécurité dans le wagon. On parle de mesures d'urgence, d'évacuation, de fenêtres qui doivent se briser. Quand vous prenez Via, les gens qui sont près des sorties de secours sont sensibilisés.

Quand vous parlez de marchandises dangereuses, il y a la Loi sur les marchandises dangereuses, qui s'assure que les wagons soient bien placardés et que, par exemple, s'il y a un déraillement, il y ait un plan d'urgence qui soit amorcé de suite pour pouvoir contenir tout cela, s'il y a des évacuations. Il y a des normes différentes à certains niveaux, mais, pour d'autres choses, c'est parfaitement harmonisé.

[Traduction]

Si le comité le permet, nous allons remercier les témoins de leur participation et de leur témoignage. Le ministre en est au cinquième et dernier vote, cela prendra donc quelques minutes tout au plus.

[Français]

Nous vous remercions de votre présence.

Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

[Traduction]

Aujourd'hui, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications continue son étude du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire.

[Français]

L'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités est ici pour nous faire une présentation et, par la suite, nous passerons à la période des questions.

The Hon. Denis Lebel, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Thank you. Good evening, ladies and gentlemen.

[English]

Thank you for the opportunity to discuss this important piece of legislation. This bill, called the safer railways act, amends and strengthens the Railway Safety Act of 2001 and furthers our government's commitment to ensure a safe, reliable and economically viable passenger and freight railway system.

I would like to begin by saying that these amendments have been supported since the outset by all stakeholders. During the second reading debate on this bill in the other house, members of all parties shared personal stories concerning the economic and environmental damage and personal tragedies that have resulted from rail accidents in their own ridings. Their reactions to the proposed amendments were very positive.

I believe our shared support of this important safety legislation reflects the common desire to ensure that our national railway system — which is one of the most important components of our economic infrastructure — remains one of the safest in the world. The safety and prosperity of Canadians is of paramount importance for all of us.

[Translation]

Before going further, I would like to remind the committee of the origins and purpose of this bill.

In 2005 and 2006, a number of high-profile derailments in Quebec, Alberta and British Columbia resulted in fatalities, serious injuries, significant environmental damage and negative economic impacts for railways and communities. Accidents such as these cause concern for the public and the government and focus national attention on rail safety.

Following these derailments, the Minister of Transport of the time appointed an independent panel to review the existing Railway Safety Act, identify possible gaps and make recommendations for improving both the act and railway safety in general.

Over the course of a year, that panel traveled from coast to coast gathering input from a full spectrum of concerned stakeholders including the railway companies and their association, the railway unions, shippers, suppliers, municipalities, other national organizations, other levels of government and the public.

The panel's final report, called *Stronger Ties: A Shared Commitment to Railway Safety*, was tabled in the other House by the Minister of Transport in March 2008. In their report, the panellists noted that although the Railway Safety Act and its

L'honorable Denis Lebel, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Merci beaucoup. Bonsoir, Mesdames et Messieurs.

[Traduction]

Merci de m'avoir invité à prendre la parole sur ce texte de loi qui est fort important. Le projet de loi en question, qui s'intitule Loi améliorant la sécurité ferroviaire, modifie et renforce la Loi sur la sécurité ferroviaire de 2001 tout en concrétisant l'un des engagements de notre gouvernement, à savoir d'assurer la sécurité, la fiabilité et la viabilité de notre réseau ferroviaire de transport de passagers et de fret.

Tout d'abord, sachez que tous les intervenants concernés soutiennent depuis le début les modifications proposées. Dans le cadre du débat en seconde lecture à la Chambre des communes, des députés de tous les partis ont parlé des questions de préjudices économiques et environnementaux ainsi que des tragédies personnelles découlant d'accidents ferroviaires survenus dans leur circonscription. Les modifications au texte de loi ont été très bien accueillies.

Le soutien accordé à cet important texte de loi portant sur des questions de sécurité est le reflet de notre volonté commune de nous assurer que notre réseau de transport ferroviaire national — élément essentiel de nos infrastructures économiques — reste l'un des plus sécuritaires au monde. La sécurité et la prospérité des Canadiens revêtent une importance primordiale pour nous tous.

[Français]

Avant d'aller plus loin, j'aimerais rappeler au comité l'origine et l'objet de ce projet de loi.

En 2005 et 2006, des déraillements très médiatisés au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique ont causé des décès, des blessures graves et de sérieux dégâts à l'environnement et ont eu également des conséquences économiques néfastes sur les compagnies de chemin de fer et sur les collectivités. De tels accidents préoccupent le public et le gouvernement tout en attirant l'attention de tout le pays sur la sécurité ferroviaire.

À la suite de ces déraillements, le ministre des Transports de l'époque a nommé un comité indépendant pour faire l'examen de l'actuelle Loi sur la sécurité ferroviaire pour cerner les lacunes possibles et pour formuler des recommandations afin d'améliorer la Loi et la sécurité ferroviaire en général.

Pendant un an, ce comité a voyagé d'un océan à l'autre pour recueillir les avis d'un éventail complet d'intervenants, dont les compagnies de chemin de fer et leurs associations, les syndicats de cheminots, les expéditeurs, les fournisseurs, les municipalités et d'autres organisations nationales, bien sûr, les autres ordres de gouvernement et le public ont aussi été consultés.

Le rapport final du comité intitulé *Renforcer les liens : Un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire* a été déposé dans l'autre Chambre par le ministre des Transports, en mars 2008. Dans ce rapport, les experts faisaient remarquer que la Loi sur la sécurité

principles are fundamentally sound, more work is needed, and a number of legislative improvements are required. The report contained 56 recommendations to improve rail safety in Canada.

[*English*]

The Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, which also conducted extensive stakeholder consultations, accepted the panel's recommendations and tabled its own report in the house in May 2008, with 14 recommendations, many of which built on those of the Railway Safety Act review.

We agree with the recommendations of those reports and have taken steps to action them through a variety of government, industry and union initiatives, and through these proposed legislative amendments to the Railway Safety Act, which are required to address key recommendations and enable many safety initiatives.

In sum, these proposed amendments to the act will improve rail safety in Canada for the long term. They are the culmination of two important studies and extensive consultations. They provide increased safety for Canadians and Canadian communities; economic benefits to the industry by decreasing the likelihood of costly accidents and delays; a variety of benefits to external stakeholders, including provinces, municipalities, shippers and the traveling public; and last, but far from least, support for a stronger economy, a modern infrastructure and a cleaner environment for all Canadians.

[*Translation*]

That being said, it gives me great pleasure to inform you that the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities — the same committee that launched its own review of rail safety and made many of the recommendations reflected in this bill — has examined the contents of these proposed amendments thoroughly, and given the bill their unanimous blessing with only a very few minor adjustments. During its examination, the committee heard strong support for this Bill from a number of key stakeholders including railways, the unions and the municipalities

I would like to point out that the expansion of reporting options for safety violations was the only significant amendment made by the committee to the original version of the bill that was referred to them after second reading. There were seven other amendments made by the committee, all of which are minor technical adjustments and clarifications of definitions.

Personally, I think that is a very impressive achievement as very few bills make it through committee with such overwhelming accord.

ferroviaire et ses principes étaient fondamentalement solides, mais que d'autres mesures s'imposaient, dont l'apport de plusieurs mesures législatives. Le rapport contenait à ce moment 56 recommandations pour améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

[*Traduction*]

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, qui a également mené un grand nombre de consultations auprès des différents intervenants, a accepté les recommandations du comité et déposé son propre rapport en Chambre en mai 2008, lequel est assorti de 14 recommandations, largement inspirées de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Nous sommes d'accord avec les recommandations contenues dans ces rapports et avons commencé à les mettre en œuvre par l'entremise d'une panoplie d'initiatives gouvernementales, sectorielles et syndicales, et par l'entremise des modifications législatives proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire, lesquelles sont nécessaires pour donner suite aux recommandations clés et mettre en place un grand nombre des initiatives visant l'amélioration de la sécurité que nous préconisons.

En résumé, les modifications proposées permettront d'améliorer la sécurité ferroviaire au Canada à long terme. C'est l'aboutissement de deux études importantes et de consultations menées à large échelle. Les objectifs visés sont d'accroître la sécurité des Canadiens et des collectivités canadiennes; d'alléger le fardeau économique du secteur en réduisant les risques d'accidents et de retards coûteux; de permettre aux intervenants externes, notamment les provinces, les municipalités, les transporteurs et les voyageurs de mieux tirer leur épingle du jeu. Le dernier objectif visé, et non le moindre, est de pouvoir offrir à tous les Canadiens une économie renforcée, des infrastructures modernes, tout en ménageant l'environnement.

[*Français*]

Cela dit, j'ai le grand plaisir de vous informer que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, le même comité qui a lancé son propre examen de la sécurité ferroviaire et qui a formulé de nombreuses recommandations reflétées dans ce projet de loi, a examiné attentivement le contenu des modifications proposées et a donné son assentiment unanime au projet de loi avec quelques changements mineurs. Durant son examen, le comité a pris note du ferme appui à l'égard de ce projet de loi exprimé par des intervenants clés, dont les compagnies de chemin de fer, les syndicats et les municipalités

J'aimerais souligner que l'élargissement des options de rapports visant les violations en matière de sécurité constituait la seule modification importante apportée par le comité à la version originale du projet de loi, qui lui a été soumise après la seconde lecture. Le comité a apporté sept autres modifications qui englobent de petits ajustements techniques et des clarifications de définition.

Personnellement, je crois qu'il s'agit d'une réalisation très impressionnante car très peu de projets de loi passent l'étape de l'étude en comité avec un accord aussi considérable.

Finally, the committee heard strong support to move this bill forward as quickly as possible so that we can begin implementing an enhanced railway safety regime that will clearly benefit industry, benefit labour, benefit communities and benefit the Canadian public.

[English]

By reducing the risk of accidents, we will enhance the competitiveness of our railways, increase the public safety of Canadians and add an additional layer of protection for our natural environment.

There is no controversy over the intent or the content of this bill. We all want better railway safety in this country, and this bill is the blueprint to ensure that we can achieve that.

These amendments are a priority for our government. In Budget 2009, the government affirmed its commitment to a safe, reliable transportation system by earmarking \$71 million over five years to implement important rail safety measures and legislative initiatives. These amendments to the Railway Safety Act that we see before us today are the fruit of that commitment.

[Translation]

Since the launch of the Railway Safety Act review in 2007, Transport Canada has worked continuously with stakeholders through the Advisory Council on Railway Safety, joint technical working groups and individual consultations across the country to ensure that this bill will meet the needs of all parties engaged in the rail industry. The net result is a strong and forward-looking bill that will update existing regulatory authorities, bring railway legislation in line with other modes, and significantly improve the safety of our railways for the benefit of all Canadians.

This bill is not only essential, it is timely. Our rail industry is growing and increased growth means increased opportunity for accidents. We cannot let that happen. Both the railways and those using the railways are saying this bill is long overdue and needs to be implemented now. I strongly concur. One more serious derailment is simply one too many.

Accidents can always happen, but we have to do everything we can to prevent them, that is our goal.

Finalement, le comité a noté un appui ferme visant à faire avancer ce projet de loi aussi rapidement que possible, de sorte que nous puissions commencer la mise en œuvre d'un régime de sécurité ferroviaire amélioré qui offrira des avantages manifestes à l'industrie, à la main-d'œuvre, aux collectivités ainsi qu'au grand public canadien que sont les utilisateurs.

[Traduction]

En réduisant les risques d'accident, nous permettrons aux compagnies ferroviaires d'accroître leur compétitivité, d'améliorer la sécurité des Canadiens et de renforcer la protection de notre environnement naturel.

Ni l'objet ni le contenu du texte de loi ne suscitent la controverse. En effet, tout le monde veut que la sécurité ferroviaire soit renforcée au Canada et le projet de loi est en fait un mode d'emploi pour y arriver.

Les modifications proposées sont prioritaires pour le gouvernement. Dans son budget de 2009, le gouvernement s'est engagé à renforcer la sécurité et la fiabilité de notre système de transport en consacrant 71 millions de dollars sur cinq ans à la mise en œuvre d'importantes mesures, dont des initiatives législatives, visant la sécurité ferroviaire. Les amendements proposés à la Loi sur la sécurité ferroviaire sont l'aboutissement de cet engagement.

[Français]

Depuis le lancement de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire en 2007, Transports Canada a travaillé sans relâche — et j'ai le plaisir d'être accompagné aujourd'hui par Mme White et M. Bourdon qui font partie de cette merveilleuse équipe — avec les intervenants par le biais du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire, de groupes de travail technique conjoints et de consultations individuelles dans l'ensemble du pays pour veiller à ce que ce projet de loi réponde aux besoins de toutes les parties engagées dans l'industrie ferroviaire. Le résultat net est un projet de loi solide et ouvert sur l'avenir qui actualisera les autorités réglementaires existantes, qui harmonisera la législation ferroviaire avec celle d'autres modes et qui améliorera de façon notable la sécurité de nos chemins de fer dans l'intérêt de tous les Canadiens.

Ce projet de loi n'est pas seulement essentiel, il est opportun. Notre industrie ferroviaire est en pleine expansion, et cette croissance se traduit par une hausse du nombre de possibilités d'accidents. Nous ne pouvons pas rester les bras croisés. Les compagnies de chemin de fer ainsi que leurs usagers disent que ce projet de loi aurait dû être adopté il y a longtemps et qu'il doit être mis en œuvre maintenant. Je suis entièrement d'accord. Un autre déraillement grave est simplement inacceptable.

Les accidents sont toujours possibles, mais tout faire pour les éviter, c'est notre but.

[English]

The railways were the foundation of our national growth in the past and they remain integral to our prosperity in the future.

With your agreement, we can take a significant step forward to improve the safety of our railways, fortify our economy and infrastructure and further protect Canadians. Let us seize this opportunity to enhance the rail safety of our country.

Thank you very much, ladies and gentlemen.

[Translation]

The Chair: Thank you, Mr. Minister. As you know, we have previously had the pleasure of asking questions of your officials, which means that committee members have already asked some questions, but I have the following people on my list: Senators Eaton, Martin and Boisvenu, who would like to ask you some additional questions.

Senator Eaton: Mr. Minister, in your opinion, which amendments to this bill are the most important ones?

Mr. Lebel: The accountability of railway companies is important, as is the fact that all railway companies, when they will ride on federal tracks, will have to be accredited, “federally” speaking. In the past, when there was a problem with part of a track which belonged to the federal government, whether it was a track used for public transit or for another purpose, we had to go after CN and CP.

But under this bill, we will be able to deal directly with those companies. We do not want to impose fines on them, but when there are reasons to be more rigorous in rail operations, this will certainly yield better results, and there will be less of an impact on the environment and, as a consequence, fewer accidents.

Senator Eaton: Let us talk about the impact on the environment. Which amendments will contribute to better protecting the environment?

Mr. Bourdon: It will be the obligation to produce environmental plans for Transport Canada. They will then be reviewed for compliance. As it now stands, there is nothing of the sort. There will also be amendments governing the polluting emissions of locomotives, and companies will have to make available data so we can see whether railways are in compliance with the regulations which will soon be enacted. There will also be stickers for equipment to certify that it is also in compliance. But the big change relates to the obligation to submit environmental plans to Transport Canada.

[Traduction]

Autrefois, notre croissance nationale dépendait dans une large mesure de notre réseau ferroviaire; ce dernier continuera à influencer sur notre prospérité dans l’avenir.

Avec votre consentement, nous pourrions avancer à grands pas pour améliorer la sécurité de notre réseau ferroviaire, renforcer notre économie et nos infrastructures, tout en protégeant les Canadiens. Ne laissons pas passer cette occasion d’améliorer la sécurité ferroviaire dans notre pays.

Merci beaucoup, mesdames et messieurs.

[Français]

Le président : Merci, monsieur le ministre. Comme vous le savez, nous avons eu le plaisir de poser des questions à vos fonctionnaires avant, donc plusieurs questions ont été posées par les membres du comité, mais j’ai sur la liste les sénateurs Eaton, Martin et Boisvenu qui aimeraient vous poser des questions additionnelles.

Le sénateur Eaton : Monsieur le ministre, quels sont pour vous les modifications les plus importantes de ce projet de loi?

M. Lebel : La responsabilisation des compagnies ferroviaires est importante. Le fait que l’ensemble des compagnies ferroviaires, lorsqu’elles utiliseront les chemins de fer de compétence fédérale devront être accréditées, « fédéralement » parlant. Par le passé, lorsqu’il y avait un problème sur une partie d’une voie ferrée qui appartenait au fédéral, que ce soit un chemin de fer pour le transport en commun ou autres, nous devions interpellé les compagnies que sont le CN et le CP.

Avec ce projet de loi, on pourra aller directement vers ces compagnies. Notre volonté n’est pas d’exiger des amendes des compagnies, mais lorsqu’il y a des éléments qui nous incitent à être plus rigoureux dans les opérations, cela va assurément nous apporter de meilleurs résultats, et il y aura moins d’impact sur notre environnement et, par conséquent, moins d’accidents.

Le sénateur Eaton : Parlons d’impact sur l’environnement. Quelles sont les modifications proposées qui contribueront à mieux protéger l’environnement?

M. Bourdon : Ce sera l’obligation de déposer des plans environnementaux auprès de Transport Canada, lesquels seront par la suite vérifiés pour la conformité. Présentement, il n’y en a pas. Il y a aussi des modifications au plan des émissions polluantes de locomotives, où il devra y avoir toutes les données disponibles pour savoir comment les chemins de fer se conforment au règlement qui devra être promulgué bientôt, ainsi que de mettre les autocollants sur l’équipement pour certifier qu’il est en conformité. Le gros changement est de soumettre des plans environnementaux à Transports Canada.

[English]

Senator Martin: Thank you, Mr. Minister, and to your officials who have answered quite a few questions already. As a British Columbian, I am pleased to hear about the focus of this bill and the necessity to ensure the safety of passengers and the goods that will be transported.

My question is in regard to the enforcement tool. One of highlights of the bill is added new enforcement tools. Sometimes tools can be too blunt, perhaps, or too sharp. Can you speak to the enforcement tool? Are you satisfied with what it will do and what it needs to do?

Mr. Lebel: As I said, our goal is not to use them, but they are there. I had a chance to visit your beautiful province this summer to meet with CP and CN on the ground and to visit their installations. They certainly do not want to pay any money for accidents. Now they understand where they are, and we are sure these tools will help us provide a safer service for all the population.

Mr. Bourdon: We talked earlier about the administrative monetary penalties, up to \$50,000 to an individual and \$250,000 for a company, but we are also increasing the judicial penalties by five. On summary conviction, an individual that was \$5,000 will go up to \$25,000, and a company that was \$100,000 will go up to \$500,000. On indictment, an individual was \$10,000 and goes to \$50,000, and a company used to be \$200,000 and will go to \$1 million. That is per day of non-compliance.

Senator Martin: It will definitely be an incentive to follow and ensure the safety, and to comply. Thank you.

[Translation]

Senator Boisvenu: Welcome, Mr. Minister. Without wanting to be a brown-noser, I would like to begin by congratulating you for bringing your provincial partners on board in support of this bill, which is not always an easy thing to do, and also for having included the environment in it. This shows that our government cares about the environment. Congratulations as well for having introduced the tool of administrative penalties which, in my view, was almost unavoidable.

I will probably not get into the draft regulations. Canada is a very big country, and in my opinion, the railway industry should be the basic mode of transportation for goods, among other things, especially in light of the energy crisis which is looming over the horizon, and which will probably become a fact of life.

[Traduction]

Le sénateur Martin : Merci, monsieur le ministre, et merci à vos collaborateurs qui ont déjà répondu à plusieurs questions. Je suis de la Colombie-Britannique et je me réjouis de l'objectif de ce projet de loi qui met l'accent sur la nécessité de garantir la sécurité des passagers et des biens qui sont transportés.

Ma question porte sur l'outil pour ce qui est du respect de la conformité. De nouveaux outils à cet égard tiennent une place prééminente dans les dispositions du projet de loi. Parfois, un outil peut être trop cinglant. Pouvez-vous nous en dire davantage sur l'outil qui servira à la mise en application? Trouvez-vous satisfaisants ce qu'il permettra d'accomplir et l'usage qu'on en fera?

M. Lebel : Comme je l'ai dit, notre objectif n'est pas d'y avoir recours mais qu'ils existent. Cet été, j'ai eu l'occasion de me rendre dans votre magnifique province pour rencontrer les responsables du CN et du CP et visiter leurs installations. Ils sont déterminés à ne pas avoir à déboursier de l'argent en raison d'accidents. Toutefois, ils comprennent qu'ils auront cette responsabilité et nous sommes certains que ces outils nous aideront à offrir un service plus sûr à toute la population.

M. Bourdon : Nous avons parlé tout à l'heure des sanctions administratives pécuniaires qui peuvent atteindre 50 000 \$ pour un particulier et 250 000\$ pour une compagnie mais nous multiplions également par cinq les sanctions judiciaires. Dans le cas d'une déclaration sommaire de culpabilité, le particulier jusqu'à maintenant encourait 5 000\$ d'amende mais désormais ce sera 25 000\$ et une compagnie passible d'une amende de 100 000\$ sera désormais passible d'une amende de 500 000\$. Dans le cas d'une mise en accusation, l'amende qui était de 10 000\$ auparavant passe à 50 000 \$ et celle d'une compagnie qui était de 200 000\$ passe à 1 million de dollars. Et cela est une amende imposée pour chaque jour de non-conformité.

Le sénateur Martin : Ce sera sûrement une mesure incitant à garantir la sécurité ferroviaire et à s'y conformer. Merci.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue. Sans être flagorneur, je veux d'abord vous féliciter pour avoir fait adhérer vos partenaires provinciaux à ce projet de loi, ce n'est pas toujours évident, et également de l'avoir élargi au domaine de l'environnement. Cela montre les préoccupations de notre gouvernement pour l'environnement. Félicitations aussi d'avoir introduit un outil de sanctions administratives qui était, à mon avis, presque obligatoire.

Je ne discuterai peut-être pas du projet de règlement. Le Canada est un très grand pays, et l'industrie du chemin de fer devrait être, à mon avis, l'industrie de base dans le transport des marchandises, entre autres, surtout avec la crise de l'énergie qu'on voit poindre et qui risque de se maintenir.

You come from Lac-Saint-Jean, so you know as well as I do, since I come from Abitibi, that there has been a huge drop in the transportation of goods by rail, that many rail lines have been decommissioned, and that they are being used for recreational purposes. I believe this is a significant loss of assets for Quebec and Canada.

From the outset, you said that this industry is really growing. In your capacity as Canada's Minister of Transportation, how do you see this industry in the future, and what role should the government play to make it more dynamic and strong?

Mr. Lebel: This may have been said a little earlier, but I would like to remind you that in 2007, the minister of the day had struck a committee comprised of the Honourable Doug Lewis, Mr. Pierre-André Côté, Martin Lacombe and Gary Moser. These people came from across Canada, and they worked on this issue.

What is clear, and this is the case in other sectors of activity, is that the cost of energy in Canada or in parts of the country, where the cost of energy is cheaper, is such that using certain types of fuel is more advantageous. These types of fuel are not used in other countries, because those countries do not produce them. When you pay two or three times as much for gas or oil in other countries, this makes it more expensive to drive a car, which many people still do, despite the fact that they sometimes have to drive long distances. I think that there is a cause-and-effect situation which will come about as a result of restricted supply in certain sectors. However, as far as we are concerned, we have already begun to raise awareness and encourage the use of means of transportation which will lower greenhouse gas emissions. We would rather focus on public transit and make it a priority everywhere, in every project undertaken by the Department of Transportation. This would include any announcements on the construction of bridges or other things. We want to maximize the use of public transportation everywhere, and we intend to use our infrastructure as a way to improve public transit.

A short while ago, we announced the appointment of a facilitator to review the transportation of goods — Mr. Dinning has been appointed for a six-month mandate. The purpose of this review is to help us to further improve railway transportation for people who use it to move their goods. We are doing all of this to ultimately provide better service, thus creating a win-win situation for both users and rail companies. They will be able to reach agreement on how to deal with eventual problems or misunderstandings. They will have a platform to work out and solve their issues, and this will improve our country's economy, it will promote transportation by rail, and it will decrease greenhouse gas emissions, which will be good for Canada's environment.

Senator Boisvenu: I would like to recognize the competence of your two officials, who provided exceptional answers to our questions.

Mr. Lebel: Thank you very much.

Vous êtes du Lac-Saint-Jean, vous avez connu, comme moi, un Abitibien, un recul énorme du transport ferroviaire des marchandises, une désaffection des voies ferrées, utilisées à des fins récréatives. Je pense que c'est une perte d'actifs importante pour le Québec et le Canada.

Vous l'avez dit d'entrée de jeu, c'est une industrie en grand développement. Vous, en tant que ministre des Transports au Canada, comment voyez-vous cette industrie dans l'avenir et le rôle du gouvernement pour vraiment la rendre dynamique et vivante?

M. Lebel : Cela a peut-être été dit tout à l'heure, mais j'aimerais vous rappeler qu'en 2007, le ministre de l'époque avait formé un comité avec l'honorable Doug Lewis, M. Pierre-André Côté, Martin Lacombe et Gary Moser qui ont fait le travail, des gens d'un peu partout au Canada.

C'est clair, comme dans d'autres secteurs d'activités, que le coût de l'énergie au Canada ou dans des parties du pays, où il est moins élevé favorise une utilisation de certains combustibles qui ne sont pas utilisés dans d'autres pays du monde pour être capable de produire cette énergie. Quand on paie l'essence ou le pétrole deux ou trois fois plus chers dans d'autres pays, cela limite l'accès à l'utilisation de la voiture, qui est encore très utilisée malgré les grandes distances. Je pense qu'il y a une cause à effet quant à certaines restrictions aux approvisionnements dans certains secteurs qui sera favorable, mais pour nous, d'ores et déjà, nous avons la volonté de sensibiliser et d'amener davantage l'utilisation des systèmes de transport qui nous permettront de diminuer les émanations de bas gaz à effet de serre, de travailler d'abord sur le transport en commun partout, dans tous les projets au ministère des Transports, que ce soit l'annonce de la construction de ponts ou autres. On prévoit toujours l'utilisation maximale du transport en commun partout. On prévoit l'utilisation d'infrastructures qui permettront de l'améliorer.

On a annoncé il n'y a pas longtemps la nomination d'un facilitateur pour faire la revue sur le transport des marchandises — M. Dinning qui est au travail pour une période de six mois — pour nous permettre d'améliorer encore les services donnés aux utilisateurs qui se servent du train pour le transport de leurs marchandises : tout cela, dans le but d'arriver à la fin avec un meilleur service selon un principe de gagnant-gagnant pour que les utilisateurs y trouvent leur compte et pour que les compagnies de transport ferroviaire trouve des ententes afin que lorsqu'il y a des problèmes ou des mésententes qu'on ait une plateforme pour les élucider et les régler, dans le but d'améliorer l'économie de notre pays, de favoriser le transport ferroviaire et diminuer nos gaz à effet de serre pour améliorer l'environnement du pays.

Le sénateur Boisvenu : Je voudrais saluer la compétence de vos deux collaborateurs qui ont répondu de façon impeccable à nos questions.

M. Lebel : Merci beaucoup.

[English]

Senator Cochrane: Thank you for coming. I know you had a vote and have been running through the hallways and everything, so thank you for that.

I am just wondering if you see any advancement in the need to cut back on transportation on our highways. Our highways are becoming depleted in lots of areas. Can you see more competition with the truckers going to, say, the railway?

Mr. Lebel: That is part of the question. It is true that truckers are a very important business in Canada. At the end of the day, it is always the users who decide the way they want to move their goods. We have to provide the best railway system we can, but sometime we can do otherwise and use trucks. We will always try to facilitate the use of the best way to move goods, but we must remember that, at the end, it is the users, the people who pay for the service, who decide which one they pick.

Senator Cochrane: I hope you will do a lot more advertising.

Mr. Lebel: We will try. Our two main railway companies are important in the deal, and they need a lot of advertising. They are close with their customers, so they are always trying to improve their business.

Senator Cochrane: With regard to the amount of money, \$71 million over five years, have you allocated that amount to specific areas, such as save so much for safety, security, supplies and staff? Do you have that narrowed down?

Mr. Bourdon: Yes. Out of the \$71 million, \$28 million went to the Grade Crossing Improvement Program, a program we have in place that pays up to 80 per cent of eligible costs to upgrade safety at crossings. We assist municipalities and companies at high-risk crossings, and \$28 million went towards that, which is about \$6.5 million per year. It started with \$4 million the first year, \$4 million the second year, and then it went up to \$6.5 million and it will stay at that level, plus the \$7.5 million we already had, so we are close to \$13 million to \$14 million per year towards the Grade Crossing Improvement Program.

The remaining \$44 million was for extra staff, 56 more FTEs. They were broken up such that 25 staff went to safety management systems, five for outreach, a certain number of engineers to help with the Grade Crossing Improvement Program, enforcement officers and analysts. It was all broken down according to the type of people we needed in order to fulfill this mandate.

Senator Cochrane: How many staff in total?

Mr. Bourdon: Fifty-six. There were 23 in Ottawa and 33 in the regions.

The Chair: Thank you, Minister Lebel and Mr. Bourdon.

[Traduction]

Le sénateur Cochrane : Merci d'être venu. Je sais que vous avez dû aller voter et que cela vous a valu des allées et venues. Je vous remercie d'être venu.

Je me demande si vous voyez des progrès du côté d'une réduction du transport routier. Nos routes sont de plus en plus abimées dans bien des régions. Constatez-vous qu'on délaisse le camionnage au profit, disons, du chemin de fer?

M. Lebel : Cela fait partie de l'équation. Il est vrai que le camionnage est un secteur important au Canada. Toutefois, c'est toujours l'utilisateur qui décide du moyen de transport pour l'expédition de ses biens. Nous devons offrir le meilleur réseau ferroviaire possible, mais il est parfois possible de faire autrement et d'avoir recours au transport routier. Nous allons toujours préconiser l'utilisation du meilleur moyen pour le transport des biens, mais il ne faut pas oublier qu'en fin de compte ce sont les usagers, ceux qui paient pour le service, qui décident.

Le sénateur Cochrane : J'espère que vous intensifierez la publicité.

M. Lebel : Nous allons essayer. Nos deux principales compagnies ferroviaires ont un rôle central à jouer et elles ont besoin de publicité. Comme elles suivent de près les intérêts de leurs clients, elles essaient sans cesse d'améliorer leurs services.

Le sénateur Cochrane : Une somme de 71 millions de dollars a été réservée pour cinq ans. Avez-vous réparti cette somme à des secteurs précis comme par exemple la sécurité, l'approvisionnement et les ressources humaines? Avez-vous pris des décisions à cet égard?

M. Bourdon : Oui. Une somme de 28 millions de dollars a été affectée au programme d'amélioration des passages à niveau, ce programme défrayant les responsables à hauteur de 80 p. 100 des coûts admissibles pour améliorer la sécurité des passages à niveau. Nous aidons les municipalités et les compagnies à améliorer la sécurité des passages à niveau très dangereux et nous avons réservé 28 millions de dollars à cette fin, c'est-à-dire environ 6,5 millions de dollars par année. La première année, nous avions 4 millions de dollars, la même somme la deuxième année, et le montant est passé à 6,5 millions de dollars. Ce niveau sera maintenu et on ajoutera les 7,5 millions de dollars déjà prévus, si bien que pour ce programme d'amélioration des passages à niveau, près de 13 ou 14 millions de dollars seront dépensés chaque année.

Le montant restant de 44 millions de dollars était dédié au personnel supplémentaire, soit 56 ETP de plus. De ces 56 employés, 25 étaient destinés aux systèmes de gestion de la sécurité, 5 aux communications, un certain nombre d'ingénieurs au Programme d'amélioration des passages à niveau, des agents responsables de l'application de la loi et des analystes. La répartition s'est faite en tenant compte des compétences qu'il fallait rassembler afin de réaliser le mandat.

Le sénateur Cochrane : Combien d'employés au total?

M. Bourdon : Cinquante six. Il y en a 23 à Ottawa et 33 dans les régions.

Le président : Merci, monsieur Lebel et monsieur Bourdon.

I would like to remind the audience that the Standing Senate Committee on Transport and Communications has begun its examination of Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act. Next Tuesday, we will hear from witnesses from Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway and the Railway Association of Canada as well as VIA Rail Canada. On Wednesday, we will be hearing from witnesses from the Teamsters, the City of Ottawa and Transport Action Canada.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, November 22, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m. to examine Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act.

Senator Dennis Dawson (Chairman) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications is continuing its consideration of Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act. Appearing before us today are Cliff MacKay, President and Chief Executive Officer of the Railway Association of Canada; John Orr, Vice-President, Chief Safety and Sustainability Officer of Canadian National Railway; and Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs from Canadian Pacific.

[*Translation*]

Welcome. Thank you for having taken the time to discuss this important bill on railway safety in Canada with us.

[*English*]

We will begin with remarks and move on to questions from members of the committee.

[*Translation*]

Mr. MacKay, you have the floor.

[*English*]

Cliff MacKay, President and Chief Executive Officer, Railway Association of Canada: Before I start, let me ask for your indulgence. I have some problems with my legs so I have not been getting up to say hello to the senators as they came in. I hope you can appreciate that. Thank you.

J'aimerais rappeler au public que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a commencé son examen du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence. Mardi prochain, nous entendrons des témoins de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, du Chemin de fer Canadien Pacifique, de l'Association des chemins de fer du Canada et de VIA Rail Canada. Mercredi, nous recevrons des témoins des Teamsters, de la Ville d'Ottawa et de Transport Action Canada.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 22 novembre 2011

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, pour étudier le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications continue son étude du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence. Les témoins qui comparaissent devant nous aujourd'hui sont Cliff MacKay, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada; John Orr, vice-président, chef, Sécurité et développement durable, du Canadien National; et Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et affaires réglementaires, du Canadien Pacifique.

[*Français*]

Soyez les bienvenus. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous de cet important projet de loi qui vise à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

[*Traduction*]

Nous allons commencer avec vos exposés et ensuite passer aux questions des membres du comité.

[*Français*]

Monsieur MacKay, la parole est à vous.

[*Traduction*]

Cliff MacKay, président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada : Avant de débiter, je demanderais votre indulgence. J'ai des problèmes avec mes jambes, alors je n'ai pas pu me lever pour dire bonjour aux sénateurs lorsqu'ils entraient. J'espère que vous comprendrez. Merci.

Mr. Chair and honourable members, I am pleased to present the railway industry's views on Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act. The Railway Association of Canada represents more than 50 freight, commuter, intercity and tourism railways across the country. That represents about 99 per cent of all operating railways in Canada.

We contribute about \$12 billion annually to the GDP. We employ roughly 35,000 people directly and another 50,000 indirectly through various suppliers and other means.

The chair introduced my colleagues. I will be making the presentations and I need to make a couple apologies for my colleagues in the short-line community. Unfortunately they were not able to join us today, so I will be trying to answer any questions you may have with regard to short line. Secondly, Mr. Tessier from VIA Rail Canada was due to be here until early this morning. He has contracted a bad flu or cold and decided he had better not be here this morning. I think that is probably everyone's wish at the moment.

The purpose of Bill S-4 is namely to improve rail safety. At this juncture, safety is the highest priority in our industry and always has been. Safety is no accident as railways always strive to have the safest possible system. The industry is impressed by the comprehensive work carried out by the Advisory Panel for the Railway Safety Act Review, which was appointed in December 2006 and did its work during 2007. The leadership of that committee, chaired by the honourable Doug Lewis, was exceptional. The report *Stronger Ties: A Shared Commitment to Railway Safety* with its 56 recommendations is one of the best I have ever seen. I must tell you, honourable senators, I have been around Ottawa for quite some time. It was a very well done report.

Since that time, the railways have worked closely with Transport Canada, labour unions and other interested stakeholders to develop action plans and recommendations that flow from the report.

At this point, the railway industry supports this legislation in principle.

With that said, let me also say we have some detailed written submissions that I believe could give you more on safety than what is in the current submission. From our point of view, the report and work that has been done to date has been excellent. However, there is more we can do to try and improve safety through some amendments to the existing legislation you have before you. That is what I intend to speak to now.

We believe the Senate of Canada and this committee is in an excellent position to improve this legislation in a way that will have a positive impact on safety in the daily lives of Canadians and their interaction with railway operations. This bill focuses on the oversight capacity of the government. It enhances powers and

Monsieur le président et honorables membres du comité, je me réjouis de l'occasion qui m'est offerte de présenter le point de vue du secteur ferroviaire sur le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence. L'Association des chemins de fer du Canada représente plus de 50 chemins de fer marchandises, touristiques, de banlieue et intervilles au Canada. Cela représente environ 99 p. 100 des activités ferroviaires au pays.

Nous contribuons environ 12 milliards de dollars annuellement au PIB. Nous employons environ 35 000 personnes directement et 50 000 indirectement par l'entremise des fournisseurs et d'autres intervenants.

Le président a présenté mes collègues. Je ferai l'exposé et je dois présenter des excuses au nom de mes collègues des chemins de fer sur courte distance. Malheureusement, ils n'ont pas été en mesure de nous accompagner aujourd'hui, alors je vais essayer de répondre à vos questions sur ces chemins de fer. Deuxièmement, M. Tessier, de VIA Rail Canada, devait être ici ce matin. Il a attrapé une mauvaise grippe et a décidé qu'il était mieux pour lui de ne pas venir. Je pense que nous sommes tous d'accord avec cette décision.

Le but du projet de loi S-4 est d'améliorer la sécurité ferroviaire. D'entrée de jeu, je dois dire que la sécurité est la plus grande priorité de notre secteur et l'a toujours été. La sécurité n'est pas le fruit du hasard puisque les chemins de fer visent toujours à avoir le système le plus sécuritaire possible. Le secteur a été impressionné par le travail exhaustif réalisé par le Comité consultatif sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui a été constitué en décembre 2006 et a fait son travail pendant 2007. Le leadership dont a fait preuve ce comité, présidé par l'honorable Doug Lewis, a été exceptionnel. Le rapport *Renforcer les liens : un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire*, qui contient 56 recommandations, est l'un des meilleurs que je n'aie jamais vu. Je dois vous dire, honorables sénateurs, que je suis à Ottawa depuis un certain temps. C'était un rapport très bien fait.

Depuis, les chemins de fer ont travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada, les syndicats et d'autres parties intéressées pour élaborer les plans d'action et mettre en œuvre les recommandations découlant de ce rapport.

Je dirai d'abord que le secteur ferroviaire soutient ce projet de loi, en principe.

Cela étant dit, j'ajouterai que nous avons préparé un mémoire détaillé qui pourra vous en dire plus sur la sécurité que mon présent exposé. D'après nous, le rapport et le travail qui a été fait jusqu'à maintenant ont été excellents. Cependant, nous pouvons en faire plus pour améliorer la sécurité grâce aux amendements au projet de loi que vous avez devant vous. Voilà ce dont je vais parler maintenant.

Nous pensons que le Sénat canadien et le comité sont particulièrement bien placés pour améliorer ce projet de loi afin qu'il ait une incidence positive sur la sécurité des Canadiens, dans leur vie quotidienne et dans leurs interactions avec les activités ferroviaires. Le projet de loi traite principalement de la capacité

clarifies the authority and responsibility of the minister with respect to railway operations and matters. In short, it deals with administrative matters relating to rail safety operations. It does very little to improve safety in a real, tangible way that would make a difference to the safety of Canadians on a day-to-day basis. Most of what you see in this act strengthens the powers of the minister or provides specific requirements — for specific employees or authorities in the railway industry — to do a particular kind of job, such as provisions having to do with executive accountabilities.

We believe the act can correct this oversight. We think the drafters would welcome that, in particular the drafters of the railway review act, which also recommended what we are about to recommend to you.

I am pleased to say that railway safety in Canada continued to improve from 2006 to 2010. The improvements were particularly noticeable in the more significant accident categories, such as main-line derailments and crossing accidents. I will speak to crossing accidents in a minute. These results are impressive when one considers they were achieved at a time when rail and passenger traffic was growing rapidly. Exposure to potential sources of accidents resulting from urban sprawl and heavier traffic on roads was also increasing.

The increased proximity between rail operations and everyday life in communities across Canada is a risk factor that must be addressed to improve rail safety and the safety of Canadians. We believe that Bill S-4 must be strengthened in this particular area.

Proximity is anything that has to do with the operation of a rail line and municipal, industrial or other activities operating in the immediate vicinity of that rail line. If not properly managed, some could be seriously dangerous to individual Canadians as well as the railways themselves.

At the centre of these concerns regarding proximity between the rail operations and municipal developments is the wide variation that exists across Canada and Canadian jurisdictions with respect to land-use planning regulations. Recommendation 34 of the advisory panel for the rail review stated that the Railway Safety Act, the RSA, should be amended to require developers and municipalities to engage in a process of consultation with railway companies prior to any decision respecting land use that may affect railway safety. Regrettably, Bill S-4 is completely silent on this important matter.

Chief among the objectives of the RSA, as stated in section 3(c), is to recognize the responsibility of railway companies to ensure the safety of their operations. We believe the best way to ensure railways can fully assume such responsibilities with respect to new

de surveillance du gouvernement. Il augmente les pouvoirs et clarifie l'autorité et les responsabilités du ministre relativement aux questions ferroviaires. Bref, il traite de questions administratives liées à la sécurité ferroviaire. Il contient très peu d'améliorations véritablement tangibles qui contribueraient à rehausser la sécurité des Canadiens au quotidien. Le projet de loi sert surtout à renforcer les pouvoirs du ministre ou prévoit des exigences précises — pour certains employés ou les autorités du secteur ferroviaire — liées à un certain type de travail, comme les dispositions ayant trait aux responsabilités de la direction.

Nous sommes d'avis que vous pouvez corriger cette lacune. Nous croyons que les rédacteurs du projet de loi seraient d'accord, en particulier les rédacteurs du rapport d'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, qui ont aussi recommandé ce que nous nous apprêtons à vous recommander.

Je suis fier de dire que la sécurité ferroviaire au Canada a continué de s'améliorer de 2006 à 2010. Les améliorations ont été particulièrement remarquables dans la catégorie des accidents graves, comme les déraillements en voie principale et les accidents aux passages à niveau. Je reviendrai sur les accidents aux passages à niveau dans un instant. Ces résultats sont impressionnants quand on pense qu'ils ont été atteints en dépit de l'augmentation rapide du trafic marchandise et voyageur. L'exposition à des sources potentielles d'accident découlant de l'étalement urbain et de la densification de la circulation routière était aussi en croissance.

Le voisinage croissant des activités ferroviaires et des activités quotidiennes dans diverses collectivités partout au pays est un facteur de risque qu'il faut gérer si on veut améliorer la sécurité ferroviaire et la sécurité des Canadiens. Nous pensons qu'il faut renforcer le projet de loi S-4 dans ce domaine.

Le voisinage concerne toutes les activités municipales, industrielles ou autres qui se font à proximité d'un chemin de fer. Si cela n'est pas bien géré, il pourrait y avoir des risques graves pour les Canadiens et les chemins de fer.

Au cœur des enjeux relatifs au voisinage des propriétés ferroviaires et des aménagements municipaux se trouve la vaste incohérence qui existe dans les divers territoires et provinces du Canada quant aux règlements visant la planification de l'affectation des terres. Selon la recommandation 34 du Comité consultatif sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, la LSF, la loi devrait être modifiée pour exiger des promoteurs et des municipalités qu'ils amorcent un processus de consultation avec les compagnies de chemin de fer avant de prendre une décision quant à des aménagements qui peuvent compromettre la sécurité ferroviaire. Malheureusement, le projet de loi S-4 reste complètement muet sur cet enjeu important.

Un des grands objectifs de la LSF, comme l'énonce l'alinéa 3c), est de reconnaître la responsabilité des compagnies de chemin de fer en ce qui a trait à la sécurité de leurs activités. Nous croyons que le meilleur moyen de permettre aux chemins de fer d'assumer

activities on lands and close proximity to the land is to ensure that they are involved in the consultation process that leads to any development activities.

We believe that the most efficient way of improving rail safety in this area is to provide the Governor-in-Council the power to make regulation regarding notification that should be given to railways regarding the establishment of local plans of subdivisions, zoning bylaws or proposed amendments where the land in question is in proximity to rail operations.

In regulation, to be adopted after such power is granted to him, the minister may find inspiration in what is already in existence in Ontario, where a 300-metre distance triggers a notification process. Three hundred metres seems reasonable from a safety point of view.

You should also be aware that similar kinds of provisions are provided in the Aeronautics Act with regard to developments in areas adjacent to airports, and we would think that something similar on the rail side would significantly enhance safety.

Mr. Chair and honourable senators, this simple measure would go a long way to reducing accidents and incidents involving railways and the general public. This would be a tangible improvement that would help save the lives of Canadians.

Another measure recommended by the panel is recommendation 35, which is to limit to the extent practicable — and the word “practicable” is very important — the opening of new level crossings around railways. Bill S-4 is silent on this important matter. Incredibly, the current regulatory process does not take safety into consideration in the decision to open new level crossings.

Under the current legislation, the only criterion that the Canadian Transportation Agency has to take into consideration when authorizing the opening of a crossing is the owner's enjoyment of the land in the case of private crossings. There is nothing to address improved safety. For that reason we ask the committee to consider amending the Canada Transportation Act to authorize the construction of crossings only when there is no other reasonable alternative and the minister confirms that the crossing does not represent a threat to the safety of users of the crossing or to safe railway operations.

We believe that these two provisions with regard to crossings would help us significantly in reducing fatalities at crossings over time. We have managed to reduce the fatalities by over 50 per cent in the last 10 years, but more needs to be done. Up to 50 people die every year at railway crossings. It is too many.

Given the relationship that proximity and crossing issues have between the railways and the public, the railways maintain that Bill S-4 will not result in sufficient improvements in railway safety

pleinement cette responsabilité en ce qui concerne les nouvelles activités sur les terrains avoisinant leurs propriétés est de faire en sorte qu'ils participent au processus de consultation qui mène à toute activité d'aménagement.

Pour nous, la façon la plus efficace d'améliorer la sécurité ferroviaire dans ce domaine est de donner au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements pour que les chemins de fer soient avisés de tout projet local d'adoption ou de modification de plan de lotissement ou de zonage relativement à un terrain situé à proximité d'un chemin de fer.

Pour ce règlement, qui serait adopté une fois que le pouvoir de réglementation lui aurait été accordé, le ministre pourrait s'inspirer de ce qui a été fait en Ontario, où la distance qui déclenche le processus de notification est établie à 300 mètres. Du point de vue de la sécurité, un rayon de 300 mètres semble raisonnable.

Vous savez peut-être que de telles dispositions existent dans la Loi sur l'aéronautique au sujet des activités sur un terrain à proximité d'un aéroport, et nous croyons qu'une approche semblable pour le secteur ferroviaire améliorerait beaucoup la sécurité.

Monsieur le président, honorables sénateurs, cette mesure simple aurait un effet réducteur important sur les accidents et les incidents mettant en cause les chemins de fer et le grand public. Elle apporterait une amélioration tangible qui pourrait sauver des vies au Canada.

Dans sa recommandation 35, le comité consultatif propose aussi de limiter l'ouverture de nouveaux passages à niveau dans la mesure du possible — et le mot « possible » est très important. Le projet de loi S-4 ne dit rien sur cette question importante. Il est assez incroyable de penser que dans le processus réglementaire actuel, la sécurité n'est pas un élément à considérer dans la décision d'ouvrir un nouveau passage à niveau.

En vertu de la loi en vigueur, le seul critère dont l'Office des transports du Canada doit tenir compte au moment d'autoriser l'ouverture d'un passage à niveau est la jouissance de la terre par son propriétaire dans le cas d'un passage à niveau privé. Il n'y a rien qui touche à une amélioration de la sécurité. C'est pour cette raison que nous demandons au comité d'étudier la possibilité de modifier la Loi sur les transports au Canada pour que la construction de passages ne soit autorisée que s'il n'existe aucune solution de rechange raisonnable et que le ministre confirme que le passage ne présente pas de risques pour la sécurité des utilisateurs ou des activités ferroviaires.

Nous croyons que ces deux dispositions concernant les passages à niveau nous aideraient grandement à réduire les décès aux passages à niveau. Nous avons réussi à réduire ces décès de plus de 50 p. 100 au cours des 10 dernières années, mais il reste encore beaucoup de travail à faire. Jusqu'à 50 personnes meurent chaque année à des passages à niveau. C'est beaucoup trop.

Compte tenu du fait que les questions relatives au voisinage et aux passages à niveau mettent en relation les chemins de fer et le public, les chemins de fer soutiennent que le projet de loi S-4

without the inclusion of provisions we have outlined to address these issues. I hope you will agree with the railway industry on this matter and take necessary steps to improve the act.

In closing, I would say that the one place where Bill S-4 extends beyond the panel recommendation 24 to introduce regulations that would force railways to implement — as a result of a risk management analysis, which we are fully committed to — is remedial action required to maintain — and these are the key words — “the highest level of safety.” This is the definition being proposed for safety in the act.

While we agree strongly that there needs to be a good definition in the act for safety, we believe that this particular definition goes too far and is not capable of being enforced. If you read the words literally and in a litigation process, you could easily find yourself in that situation.

Highest level of safety can only be accomplished through one thing: stop the train. That is the way you get the highest level of safety; you simply stop the trains. You cannot stop the trains, for all the reasons that I certainly am not going to take the time of the committee today on, but they are pretty self-evident, having to do with the Canadian economy and a whole series of other factors. We have to have the trains operating, but they have to operate within a safety boundary that is maximized in every conceivable way.

The proposed threshold creates a standard that may well be unattainable from a practical perspective, and this is the issue. Put simply, it may hinder railways' abilities to continue operating, a result that could create grave consequences not only for our members but also for the Canadian economy.

We raised this matter in the context of Bill C-33. Bill S-4 attempts to address it by including a definition of “highest level of safety,” a definition that might have been a legitimate approach if a standard did not already exist, and such a standard does exist. It exists in the aircraft industry, in the rest of the rail industry, and internationally in the U.S., Australia and in other places around the world, as well in Canada in the Canada Transportation Act.

We do have a pretty solid standard. One of the things we wonder about in this particular provision is why we are trying to reinvent a wheel here when the wheel seems to be working reasonably well at the moment.

The question of proper level of safety has been debated in the past, particularly during the review of the national transportation policy, section 5 of the CTA. In this instance, the legislation was wisely amended to include the phrase “the highest practicable” level of safety, the word “practicable” being a word that can be made subject to certain standards, practices and ways of doing business through safety management and other systems, which can be put in place through regulatory and other means. The

n'arrivera pas à améliorer la sécurité ferroviaire à moins qu'on y ajoute les dispositions que nous avons formulées pour régler ces questions. J'espère que vous conviendrez que la sécurité ferroviaire ne pourra qu'être renforcée par l'inclusion de telles dispositions.

En terminant, je dirai que le projet de loi S-4 va au-delà de la recommandation 24 du comité consultatif en proposant la prise de règlements qui obligerait les chemins de fer à mettre en œuvre — en réponse à une analyse de gestion de risque, à laquelle nous souscrivons totalement — une mesure corrective suffisante pour maintenir — et ce sont là les mots clés — « le niveau de sécurité le plus élevé ». Voilà la définition proposée pour la sécurité dans le projet de loi.

Bien que nous soyons totalement d'accord qu'il faille une bonne définition de la sécurité dans la loi, nous croyons que cette définition va trop loin et ne pourra être mise en pratique. On pourrait facilement se retrouver dans cette situation si on interprétait la phrase littéralement lors d'une poursuite.

Le plus haut niveau de sécurité ne peut être obtenu que d'une seule façon : arrêter les trains. Voilà comment on arrive au niveau de sécurité le plus élevé : on arrête les trains. Pour toutes sortes de raisons que je ne vais pas prendre le temps d'expliquer aujourd'hui mais qui sont assez évidentes, et qui ont trait à l'économie canadienne et à toutes sortes d'autres facteurs, on ne peut pas empêcher les trains de rouler. Nous avons besoin des trains, et les activités ferroviaires doivent avoir lieu à l'intérieur des meilleures limites de sécurité que l'on puisse imaginer.

Le seuil proposé crée une norme qui pourrait ne pas être atteignable en pratique, et cela pose un problème. En bref, elle pourrait limiter la capacité des chemins de fer de poursuivre leurs activités, un résultat qui pourrait avoir des conséquences graves non seulement pour nos membres, mais aussi pour l'économie canadienne.

Nous avons soulevé ce point lors de l'étude du projet de loi C-33. Le projet de loi S-4 essaie de le régler en incluant une définition du « plus haut niveau de sécurité », une définition qui aurait pu constituer une solution légitime s'il n'y avait pas eu de normes en la matière; or, il y en a bel et bien une. Elle existe dans le secteur aéronautique, ailleurs dans l'industrie ferroviaire, et dans d'autres pays comme les États-Unis et l'Australie, de même qu'au Canada dans la Loi sur les transports au Canada.

Nous avons une bonne norme. On se demande pourquoi avec cette disposition on essaie de réinventer la roue, alors que cette roue semble raisonnablement bien tourner actuellement.

La question du niveau approprié de sécurité a déjà fait l'objet de discussions antérieures, notamment lors de l'examen de la politique nationale en matière de transport, l'article 5 de la LTC. On avait alors fait preuve de sagesse et modifié le texte législatif pour y inclure les normes de sécurité « les plus élevées possible dans la pratique », le mot « pratique » pouvant être limité par certaines normes, pratiques et méthodes d'activités dans le cadre du système de gestion de la sécurité et d'autres systèmes, qui

railway views a similar standard for the RSA in that context and would recommend that the word “practicable” be inserted into this act, as well as a clear and enforceable definition of safety for the industry.

There are other more minor points, which we have provided in our extensive brief. I hope the brief will give you and your staff the clear indication that safety is a serious matter to the railways. We take it very seriously. There are many other minor things that could be done, but we wanted to bring to your attention these three key matters. I will stop there and thank the chair and the committee for their indulgence in listening to us today and turn it back to you, Mr. Chair.

The Chair: Thank you, Mr. MacKay.

[Translation]

Senator Boisvenu: First, thank you very much for being here this morning. I have two points of clarification with regard to the documents we received. I would then like to have a discussion with you on the problem of land use. You would like to integrate into the bill the issue of land use and good relations between neighbours.

You talked about improving the accident record. What is the main reason why the number of accidents has come down this year as compared to previous years?

[English]

Mr. MacKay: There was a program, part of which still operates today, called Operation Lifesaver, which specifically focuses on trying to make particularly young people more aware of safety around railway operations, both around level crossings but also around issues of trespass, which is also very dangerous, as we saw, unfortunately, not too long ago in Montreal, where we had three young people killed. That kind of tragic event is exactly why we need to find ways to do better. That program is still going today.

Senator Boisvenu: In schools?

Mr. MacKay: It is in schools and also in other places, but mainly focusing on younger people.

In addition, we worked with the government on a five-year program that has now just finished, which enhanced that. We had, for example, bulletin boards and various kinds of things that significantly enhanced the amount of awareness. Those two programs together resulted in a significant reduction in fatalities and injuries at level crossings, less so, unfortunately, for trespass. However, there is still a long way to go. If you look at our statistics in detail, you will still see that there are a significant number of serious injuries and fatalities in these areas.

We just need to do better, frankly, and do everything we can to reduce the number of level crossings and enhance the safety of those that need to be there. Obviously, we need level crossings. We cannot have overheads everywhere; it is outrageously

peuvent être mis en place par voie réglementaire ou autres. Les chemins de fer songent à une norme semblable pour la LSF, et nous recommandons que le mot « pratique » soit inscrit dans ce projet de loi, de même qu’une définition claire et applicable de la sécurité pour l’industrie.

Nous soulevons d’autres points moins importants dans le mémoire que nous vous avons remis. J’espère qu’il vous donnera à vous ainsi qu’à votre personnel un signe clair que la sécurité est une question importante pour les chemins de fer. Nous la prenons très au sérieux. Il y a d’autres petites améliorations qui pourraient être apportées, mais nous voulions attirer votre attention sur ces trois enjeux principaux. Je vais m’arrêter ici et remercier le président et le comité de nous avoir écoutés aujourd’hui et je vous redonne la parole, monsieur le président.

Le président : Merci, monsieur MacKay.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : D’abord, merci beaucoup d’être ici ce matin. J’ai deux questions de précision sur les documents reçus. J’aimerais ensuite engager une discussion avec vous sur le problème de l’aménagement. Vous proposez d’intégrer dans le projet de loi la problématique de l’aménagement pour un bon voisinage.

Vous parlez d’amélioration au niveau des accidents. Quelle est la cause principale de cette réduction des accidents cette année par rapport aux années précédentes?

[Traduction]

M. MacKay : Il y avait un programme, qui existe encore en partie aujourd’hui, qui s’appelait Opération Gareautrain, qui vise en particulier à sensibiliser les jeunes à la sécurité autour des chemins de fer, que ce soit près des passages à niveau, mais aussi en ce qui a trait aux intrusions illicites, qui peuvent être très dangereuses comme nous l’avons malheureusement constaté il n’y a pas si longtemps à Montréal, où trois jeunes sont morts. Ce genre d’événement tragique exige de nous que nous en fassions plus. Ce programme existe encore aujourd’hui.

Le sénateur Boisvenu : Dans les écoles?

M. MacKay : Il est présent dans les écoles et ailleurs, mais il vise surtout les jeunes.

De plus, nous avons travaillé avec le gouvernement sur un programme quinquennal qui vient de se terminer, et qui s’ajoutait à celui-là. Par exemple, par des affiches et d’autres moyens, nous avons amélioré grandement la sensibilisation. Ces deux programmes ont mené à une réduction notable des décès et des blessures aux passages à niveau, mais malheureusement moins pour les intrusions illicites. Cependant, il reste encore beaucoup à faire. Si vous examinez nos statistiques en détail, vous verrez qu’il reste un nombre important de blessures graves et de décès dans ces domaines.

Franchement, nous devons faire mieux et tout faire pour réduire le nombre de passages à niveau et améliorer la sécurité de ceux qui sont nécessaires. Bien sûr, nous avons besoin de passages à niveau. On ne peut pas avoir de viaducs partout, ils coûtent

expensive. We need to do it, and we believe there are some things that can be done in this legislation that will help us in that direction. It does not fix it, but it takes us in the right direction.

[Translation]

Senator Boisvenu: When you talk about problems with trespassing, is that what you are referring to?

[English]

Mr. MacKay: Yes.

[Translation]

Senator Boisvenu: What concerns me the most are issues surrounding land use and good relations between neighbours. You said that when a railway company wants to make changes to land use, it must first ask for authorization to do so. But municipalities, for instance, do not have to obtain authorization or consult with the federal government to make changes with regard to land use. For about 15 years, I worked for the Quebec Ministry of the Environment. An ongoing problem was that when a company moved in and worked on a residential project, there were all kinds of problems related to noise and dust in the vicinity, and it was almost an issue of moving the project elsewhere because of objections raised by citizens, who were trying to save their quality of life.

In your case, you work with all three levels of government, that is, the federal, provincial and even municipal governments when it comes to land use. You are saying that the bill should take this issue into account.

How can federal legislation incorporate areas of provincial and municipal jurisdiction?

[English]

Mr. MacKay: That is a real issue. Our view is that this is a provision to notify. This is not a provision to force a municipality or a province to do something that it does not want to do within its own jurisdiction. It is very similar to the kinds of things that exist at the moment in the Aeronautics Act where a municipality may want to look at the building of a highrise somewhere in the flight path of an airport. They are required now, under the federal legislation, to provide notification to the local airport and to a number of other stakeholders that they have this application, they are considering it and they seek input as to whether they feel there are any safety provisions in the building of that particular facility. If there are, obviously it is up to the airport or the airlines or whomever to make that information available to the municipal authority so that they have it when they need it to make an appropriate decision on what they should do. It would be a very similar process on the railway side. It is not as if we want to interfere in provincial jurisdiction. Quite frankly, we do not. We work closely with the Federation of Canadian Municipalities and others. The Federation of Canadian Municipalities has expressed this concern to us, and our view has been that we are better off to

beaucoup trop cher. Nous devons agir et nous croyons qu'il est possible d'utiliser ce projet de loi pour y arriver. Il ne réglerait pas tout, mais il nous amènera dans la bonne direction.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Lorsque vous parlez de problèmes d'intrusion, est-ce à ça que vous faites référence?

[Traduction]

M. MacKay : Oui.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Ce qui m'interpelle le plus concerne les problèmes d'aménagement et de bon voisinage. Vous dites que lorsqu'un chemin de fer veut faire des aménagements, il doit demander des autorisations. Tandis que si vous êtes dans une municipalité, par exemple, la municipalité n'a pas à demander des autorisations ou à consulter le gouvernement fédéral pour faire des aménagements. J'ai travaillé pendant près de 15 ans au ministère de l'Environnement du Québec. C'était un problème récurrent de voir que lorsqu'une entreprise s'établissait et qu'il y avait des projets domiciliaires qui se développaient tout autour, il y avait des problèmes de poussière, de bruit et qu'il fallait presque délocaliser l'entreprise à cause des pressions que les citoyens faisaient pour assurer leur qualité de vie.

Vous travaillez, dans votre cas, avec les trois paliers gouvernementaux, c'est-à-dire au niveau fédéral, au niveau provincial et même au niveau municipal en termes d'aménagement du territoire. Vous dites que le projet de loi devrait tenir compte de cette problématique.

Comment pourrait-on intégrer dans un projet de loi fédéral des responsabilités qui sont de compétence municipale et provinciale?

[Traduction]

M. MacKay : C'est un vrai problème. Nous songeons à une exigence de nous aviser. Il ne s'agit pas de forcer une municipalité ou une province à faire quelque chose qu'elle ne veut pas faire sur son territoire. Ça ressemble beaucoup à ce qui existe présentement dans la Loi sur l'aéronautique, si une municipalité pense à construire un gratte-ciel dans la trajectoire de vol d'un aéroport. En vertu de la loi fédérale, la municipalité doit aviser l'aéroport et d'autres intervenants de cette demande qu'elle examine et leur demander si la construction de cet édifice pose des problèmes sécuritaires. S'il y en a, c'est à l'aéroport ou à la ligne aérienne de le dire à la municipalité pour qu'elle ait ces renseignements afin de prendre la décision appropriée. Le processus pourrait être semblable pour les activités ferroviaires. Nous ne voulons pas empiéter sur les responsabilités provinciales. Vraiment pas. Nous travaillons en étroite collaboration avec la Fédération canadienne des municipalités et d'autres organisations. La Fédération canadienne des municipalités nous a fait part de cette préoccupation, et nous croyons qu'il serait mieux d'y avoir une seule approche pour l'ensemble du pays plutôt que 10, 12 ou 13. Présentement, il n'y a qu'en Ontario que de telles dispositions

have one approach, across the country, rather than 10, 12 or 13. We have one province, at the moment, that does have some provisions, and that is Ontario. Quebec is looking at the matter fairly seriously right now; we are encouraging them and other provinces along the same line. Unfortunately, as I am sure you know, when you try to get 9 or 10 provinces all pointed in the same direction, at the same time, it sometimes takes a long time. We are very anxious, obviously, to try to do as much as we can, as quickly as we can, to try to improve the safety situation.

Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs, Canadian Pacific: If you look at the Railway Safety Act review panel's report, it describes a trip they took from Calgary to Edmonton and an incident with children streaming across the railway. I was with them that day; it was on our network. Throughout the day, through the towns of Airdrie and Innisfail and others along the way, the honourable Mr. Lewis remarked a number of times that these were not wartime housing situations he was seeing, but new developments. Schools are going up on one side and soccer pitches and baseball diamonds on the other, and children are streaming across the tracks in between. We just had an incident west of Montreal with a landslide down where a slope collapsed due to adjacent land use. It was the piling of asphalt on top of a slope that sat above the rail line. We had a \$6.5-million derailment that resulted from that land use, as well as injuries to our crew. It was a 35-car derailment, but there were, fortunately, no public safety concerns. That is more fortune than good management. Incidents have been occurring for a number of years. They were recognized by the panel, and they continue to occur. Adjacent land use, as the population grows and everybody gets packed in a little tighter, is that much more of a concern for our operation. We do not want to have to deal with those people in an adversarial way, through noise and vibration complaints. As Mr. MacKay alluded to, we should import some of the logic of the aviation industry and other places where we all accept that you cannot put a highrise at the end of a runway. In our case, we have some railyards where bird control occurs because of the fact that they are right at the ends of runways. We accept that, and we are looking for similar logic to be imported into the railway industry.

Senator Eaton: Would that not be a municipal responsibility when you talk about the land use of the people piling concrete next to the track and causing a derailment?

Mr. MacKay: The answer is yes, but what is not there is the connection. The municipality is off doing its thing, the railway is off doing its thing, and there is no connection.

Senator Eaton: Is that the federal government's responsibility?

existent. Le Québec examine cette question assez sérieusement pour l'instant; nous les encourageons, ainsi que les autres provinces, à aller de l'avant. Malheureusement, comme vous le savez sûrement, lorsque l'on essaie de faire bouger neuf ou dix provinces dans la même direction en même temps, cela prend beaucoup de temps. Nous sommes impatients, évidemment, de faire tout ce qui nous est possible aussi rapidement que possible pour améliorer la sécurité.

Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et affaires réglementaires, Canadien Pacifique : Si vous examinez le rapport du Comité consultatif sur l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, il contient une description du voyage du comité de Calgary à Edmonton et d'un incident survenu alors que des enfants traversaient le chemin de fer. Je les accompagnais cette journée-là; c'était sur notre réseau. Tout au long de la journée, en traversant les villes d'Airdrie et d'Innisfail et d'autres le long de la route, l'honorable Doug Lewis a noté à plusieurs reprises qu'il ne s'agissait pas de lotissements résidentiels datant de la guerre, mais plutôt de nouveaux. Les écoles sont bâties d'un côté et les terrains de soccer et de baseball de l'autre, et les enfants doivent traverser le chemin de fer. Il vient d'y avoir un accident à l'ouest de Montréal où il y a eu un glissement de terrain à cause de l'utilisation des terrains près d'une pente. On avait mis de l'asphalte en haut de la pente juste au-dessus du chemin de fer. Un déraillement de 6,5 millions de dollars s'est produit à cause de cela, et certains de nos employés ont été blessés. Trente-cinq wagons ont déraillé, mais heureusement, il n'y a pas eu de problèmes en matière de sécurité publique. C'est surtout à cause de la chance plutôt que de la saine gestion. De tels accidents se produisent depuis un certain nombre d'années. Le comité consultatif l'avait noté, et ils continuent de se produire. Avec la croissance de la population et l'utilisation encore plus dense des terrains, cette utilisation des terrains avoisinant nos activités devient de plus en plus une préoccupation pour nous. Nous ne voulons pas avoir à confronter ces gens, à la suite de plaintes de bruits ou de vibrations. Comme M. McKay l'a mentionné, nous devrions utiliser le raisonnement de l'industrie aéronautique et d'ailleurs où tous acceptent qu'on ne peut bâtir un gratte-ciel au bout d'une piste de décollage. Nous avons certaines gares de triage où il faut contrôler le déplacement des oiseaux parce qu'elles sont situées au bout d'une piste d'atterrissage. Nous l'acceptons, et nous aimerions qu'une approche semblable soit adoptée pour l'industrie ferroviaire.

Le sénateur Eaton : Lorsque vous parlez de l'utilisation des terrains et de structures de béton près d'un chemin de fer qui cause un déraillement, est-ce que cela ne serait pas une responsabilité municipale?

M. MacKay : La réponse est oui, mais il manque un lien. La municipalité travaille d'un côté, les chemins de fer de l'autre, et il n'y a pas de lien.

Le sénateur Eaton : Est-ce une responsabilité du gouvernement fédéral?

Mr. MacKay: No, and we do not think it should be. It is the responsibility of the municipality to notify, and that is why we are talking to provinces. However, in this particular case, we think there is an overriding responsibility for public safety here too, and that is why we are proposing it in this particular act.

Senator Eaton: How many amendments were brought by the standing committee in the Commons? There was another special group that the minister put together, and there were something like 70 amendments brought to this bill.

Mr. MacKay: Yes, 56 from the Lewis group. Then the Standing Committee on Transport and Communications in the House of Commons also produced a report, and it has produced another. I cannot think of one that is not being dealt with, other than the ones we are talking about here.

Senator Eaton: Why do you think they did not deal with the ones you are talking about now?

Mr. MacKay: I can only speculate. With regard to proximity, I think it may have to do with the issue you just raised as to whether this should be left to the provinces or whether the federal government should become involved.

As you know, our view is that public safety should override this. It is certainly not, at least in my view, an intrusive matter to provincial authority in any particular way. We are simply asking for some notification.

Senator Eaton: This is a bad week for me when Toronto is banning balls from schoolyards. We have become so risk-averse.

Mr. MacKay: In this case, you actually kill people.

Senator Eaton: Yes, but you kill people on highways. I am not trying to downplay the horror for your people driving an engine and killing a child or someone in a car. However, it is true that when there are flashing lights and barriers that come down, once or twice a year there is always a car caught between the barriers, and someone is killed.

Mr. MacKay: Can I speak to that? I am going to ask my colleagues to speak to that. If that was the problem, you would see some very happy people sitting at the end of this table. That is not where people get killed. People get killed at level crossings with no lights or anything.

Senator Eaton: I guess I am trying to make the point that, no matter what you do, there will always be somebody who says, "I do not want to take the tunnel; I do not want to go over the overpass. I will just skip across."

Mr. MacKay: You are right. We cannot completely regulate human nature; it is what it is. However, we can do the best job possible within the context of our legislative and operating frameworks to try and minimize that risk. That is what safety management is all about. You try to minimize the risk.

M. MacKay : Non, nous ne croyons pas que cela devrait l'être. C'est la responsabilité des municipalités de nous aviser, et c'est pourquoi nous discutons avec les provinces. Cependant, dans ce cas, nous croyons qu'il y a une responsabilité prépondérante en matière de sécurité publique, et c'est pourquoi nous proposons cette mesure dans ce projet de loi.

Le sénateur Eaton : Combien d'amendements ont été proposés par le Comité permanent des communes? Il y avait un autre groupe spécial rassemblé par le ministre, et il y a eu environ 70 amendements au projet de loi.

M. MacKay : Oui, 56 du groupe Lewis. Puis le Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes a également produit un rapport, suivi d'un autre. Je pense que tous les amendements ont été examinés, à l'exception de ceux dont nous discutons aujourd'hui.

Le sénateur Eaton : D'après vous, pourquoi n'ont-ils pas inclus ceux dont vous parlez aujourd'hui?

M. MacKay : Je ne peux qu'émettre des hypothèses. En ce qui concerne le voisinage, c'est peut-être à cause de l'enjeu que vous soulevez concernant les responsabilités des provinces ou la participation du gouvernement fédéral.

Comme vous le savez, nous croyons que la sécurité publique est plus importante que ces questions. D'après moi, ce n'est certainement pas un empiètement sur les responsabilités provinciales. Nous demandons seulement à être avisés.

Le sénateur Eaton : C'est une mauvaise semaine pour moi lorsque Toronto interdit les ballons dans les cours d'école. Nous sommes devenus allergiques au risque.

M. MacKay : Dans ce cas, vous pouvez tuer des gens.

Le sénateur Eaton : Oui, mais on tue des gens sur les routes. Je ne veux pas minimiser l'horreur des conducteurs de locomotive qui tuent un enfant ou une autre personne dans une auto. Par contre, il est vrai que lorsqu'il y a des feux clignotants et des barrières qui s'abaissent, une fois ou deux par année, une auto se retrouve prise entre les barrières, et quelqu'un est tué.

M. MacKay : Puis-je répondre à cela? Je vais demander à mes collègues de répondre également. Si c'était le problème, vous verriez des gens très heureux assis ici. Ce n'est pas ainsi que les gens sont tués. Les gens sont tués aux passages à niveau où il n'y a ni feux, ni rien.

Le sénateur Eaton : J'essaie simplement de démontrer que, quoi que l'on fasse, il y aura toujours quelqu'un qui ne voudra pas prendre le tunnel, qui ne voudra pas passer par le viaduc, et qui va simplement traverser.

M. MacKay : Vous avez raison. Nous ne pouvons pas totalement réglementer la nature humaine; elle est ce qu'elle est. Cependant, nous pouvons faire le meilleur travail possible selon le cadre législatif et de fonctionnement que nous avons pour essayer de réduire les risques. Voilà ce qu'est la gestion de la sécurité. On essaie de réduire le risque.

Senator Eaton: Could you speculate for me? Do you think the reason was because the federal government did not want to cross municipal and provincial barriers?

Mr. MacKay: That is my speculation. No minister has said that to me. However, when I look at this and I look at the logic I say to myself, “There must be a logical reason.” What reason could there be, other than they would prefer provinces to deal with this rather than the federal government?

Senator Eaton: I will ask one last question. I am sure other people want to continue in this vein. The phrase “highest level of safety” sets off bells in your head.

Mr. MacKay: Yes.

Senator Eaton: To me, it means that the railway does its best to ensure the equipment, lines and people are well trained. It asks you to do your very best. It does not mean to stop the railways.

Mr. Wilson: I would suggest that what you described is the highest practicable level of safety. The issue of the wording in the bill is the risk subjected to interpretation by lawyers and others as to what it means. In the extreme Mr. MacKay described “highest level of safety” could mean “do not operate the train.”

Mr. MacKay: At least not in that particular place.

Mr. Wilson: I could look at this room and say it is not constructed to the highest level of safety. You could have double doors and wider walkways, et cetera.

Senator Eaton: I guess we will have to disagree philosophically.

Mr. Wilson: If it means what you say, then our concern is moot.

Mr. MacKay: Our concern is not with the interpretation of that definition among railroaders, regulators, ministers and people who are advised and informed. Our concern is that quite often we find ourselves in litigation that involves judges, lawyers and others who know absolutely nothing about the business. They will pursue a line of logic that would argue that you should not have been operating there because you were not performing the highest level of safety.

Senator Eaton: Then you are not operating.

Mr. MacKay: That is exactly what they would argue.

Senator Eaton: We will have to disagree. I think it is a bit far-fetched.

Mr. MacKay: It may be.

[Translation]

Senator Boisvenu: I would like to finish with the question I asked previously with regard to nuisance and good neighbourly relations.

Le sénateur Eaton : Je vais vous demander d'émettre des hypothèses; croyez-vous que c'est parce que le gouvernement fédéral ne voulait pas franchir les limites municipales et provinciales?

M. MacKay : C'est ce que je pense. Aucun ministre ne m'a dit ça. Par contre, lorsque j'examine la question et le raisonnement, je me dis qu'il doit y avoir une explication logique. Quelle pourrait-elle être, autre que de préférer que ce soit les provinces qui s'en occupent plutôt que le gouvernement fédéral?

Le sénateur Eaton : Je vais poser une dernière question. Je suis convaincue que d'autres voudront poursuivre dans la même veine. La phrase « niveau de sécurité le plus élevé » vous fait tiquer.

M. MacKay : Oui.

Le Sénateur Eaton : J'en comprends que le chemin de fer doit faire de son mieux pour veiller à la sécurité du matériel et des rails, ainsi qu'à la formation du personnel. On vous demande de faire de votre mieux. Cela ne signifie pas qu'il faut laisser les trains dans les gares.

M. Wilson : Je dirais que ce que vous décrivez, c'est « le niveau de sécurité le plus élevé possible dans la pratique ». Le libellé du projet de loi risque d'être interprété par des avocats et par d'autres de différentes façons. À l'extrême, M. MacKay décrivait un cas où « le niveau de sécurité le plus élevé » signifierait « laisser le train en gare ».

M. MacKay : À tout le moins, pas dans ce cas particulier.

M. Wilson : En inspectant cette salle, je pourrais dire qu'elle n'a pas été construite selon le niveau de sécurité le plus élevé. Vous pourriez avoir des portes doubles, des allées plus larges, et cetera.

Le sénateur Eaton : Je pense qu'on doit reconnaître que nous ne sommes pas d'accord en principe.

M. Wilson : Si l'expression signifie ce que vous dites, alors notre préoccupation n'est pas fondée.

M. MacKay : Ce qui nous préoccupe, ce n'est pas l'interprétation que feront de cette définition les chemins de fer, les organismes de réglementation, les ministres et les personnes éclairées. Ce qui nous préoccupe, c'est que nous sommes souvent parties à des litiges auxquels sont mêlés des juges, des avocats et d'autres qui ne connaissent rien de notre secteur. Selon leur logique, on peut prétendre qu'il ne fallait pas exploiter tel chemin de fer à tel endroit, faute d'avoir le niveau de sécurité le plus élevé.

Le sénateur Eaton : À ce moment-là, on ne peut pas l'exploiter.

M. MacKay : C'est exactement ce qu'ils pourraient prétendre.

Le sénateur Eaton : Nous ne sommes pas du même avis. Je pense que c'est tiré par les cheveux.

M. MacKay : Peut-être.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J'aimerais terminer mon intervention précédente au sujet de la nuisance et de la cohabitation.

Are there any cases where a railway company had to move a section of track because of objections from the people in the area? Are there examples in Canada where sections of tracks have had to be moved because the situation was becoming untenable?

[English]

John Orr, Vice-President, Chief Safety and Sustainability Officer, Canadian National: The premise of proximity is founded on public safety, the opportunity to make a sound decision and to avoid unintended consequences.

There are specific references relative to our being asked to move infrastructure. We are dealing with one in one of our U.S. properties. More importantly when you look at proximity complaints and issues, there are real ongoing discussions and deliberations. In Vancouver, for example, it has gone through the course of mitigation. There have been acceptable changes and then a new regime of complaint or discussion on safety. We see it in a number of locations. It is a real issue.

You asked the question: How did we shape the last five years as an industry to have improvements? Mr. MacKay gave a good answer, but I would add that the most improvements have been garnered by inclusion of stakeholders, organized labour, local entities, municipalities, regions, provinces and federal stakeholders. It is taking a holistic approach at the intended use against, what the experts would say when they review it, things that could happen, and then assessing the right level of mitigation against those risks.

It is a twofold answer. There are real issues and examples that are tying up our courts. Our communities have to deal with that. As well, there is opportunity to have influenced those in the past. More importantly, there is opportunity to shape as the communities grow. It is localized, where the most commercial and industrial growths are intersecting with population growth, to have those foundational discussions. It is a heavy investment when it comes to the railway. It is there for a long time and it should be part of the landscape of planning.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. MacKay, you indicated earlier that you had had discussions with, amongst others, the Federation of Municipalities and other large associations. Is there a permanent discussion forum to debate these matters on an ongoing basis, or are discussions only held when problems crop up?

[English]

Mr. MacKay: No. We have an MOU with the Federation of Canadian Municipalities. We have had it for a number of years now. Under that MOU we do a number of things, one of which is to try to come up with guidelines and activities — which we can share with our members and they can share with theirs — to try to improve some of the things we have been talking about today. For

Existe-t-il des cas où une compagnie de chemin de fer a dû déplacer un tronçon pour répondre aux pressions du milieu? Y a-t-il des exemples au Canada où on a dû déplacer des tronçons de chemin de fer parce que la situation devenait intenable?

[Traduction]

John Orr, vice-président, chef, Sécurité et développement durable, Canadien National : Le principe de proximité est axé sur la sécurité publique et sur la possibilité de prendre de bonnes décisions de manière à éviter des conséquences inattendues.

On fait référence précisément à des demandes de déplacement d'infrastructure. C'est le cas pour l'une de nos propriétés aux États-Unis. Mais plus important encore, quand on considère les plaintes et les questions relatives à la proximité, on constate qu'il y a de vraies discussions et délibérations en cours. À Vancouver, par exemple, il y a eu une atténuation des effets. Des changements acceptables ont été faits, ainsi que l'instauration d'un nouveau régime de plaintes ou de discussions sur la sécurité. Nous le voyons en divers endroits. C'est une question bien réelle.

Vous avez posé la question : comment notre secteur s'est-il débrouillé au cours des cinq dernières années pour apporter des améliorations? M. MacKay a donné une bonne réponse, et j'ajouterais que la plupart des améliorations ont été obtenues grâce à l'inclusion des intervenants, des syndicats, des entités locales, des administrations municipales, des régions, des provinces et du fédéral. Il faut adopter une démarche holistique en considérant l'utilisation prévue, d'une part, et d'autre part, ce que les experts diraient dans leur examen, ce qui pourrait se produire, avant d'évaluer dans quelle mesure on peut atténuer les risques.

La réponse est à deux volets. Il y a des problèmes réels et des exemples qui occupent beaucoup nos tribunaux. Nos collectivités doivent composer avec cela. Il y a aussi les influences passées, et plus important encore, la possibilité de s'adapter à la croissance des collectivités. Ces discussions de base doivent avoir lieu précisément là où convergent la croissance commerciale ou industrielle et la croissance de la population. C'est un investissement important du point de vue du chemin de fer. Sa présence durera longtemps et doit être intégrée à l'aménagement du territoire.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur MacKay, vous avez indiqué plus tôt que aviez tenu des discussions avec, entre autres, la Fédération des municipalités et de grandes associations. Existe-t-il une table de concertation permanente pour discuter de ces sujets de façon continue, ou le faites-vous seulement lorsque survient des événements?

[Traduction]

M. MacKay : Non. Nous avons un protocole d'entente avec la Fédération canadienne des municipalités. Ce protocole existe déjà depuis quelques années. Il exige de nous diverses choses, et notamment que nous préparions des lignes directrices, des activités — pour améliorer les façons de faire, comme nous en parlons aujourd'hui. Cela peut être communiqué aux municipalités

example, what would be a good set of guidelines for notification? We think the guideline which is currently in force in Ontario, which is 300 metres, is a reasonable guideline. There are other guidelines you have to think about. For example, not everything that takes place within 300 metres of a rail operation is necessarily dangerous. You need to define that a little more clearly.

There are all kinds of things of that nature that we deal with them on. We deal with them on notice and vibration questions to try to work through various ways of doing a better job. They are concerned, just as we are, on safety elements, including both trespass and on level crossings. We have a very good working relationship with them. We do disagree on this one matter. We think the notification process would be more effective if it was done through a piece of federal legislation. They feel we should do it through provincial legislations and work our way across the country as best we can.

[Translation]

Senator Boisvenu: Would the Federation of Canadian Municipalities rather have federal or provincial legislation?

[English]

Mr. MacKay: It is provincial. In the case of Ontario, it is done through their municipalities. They have all the legislation requirements in order to put something like this in place within the context of their own municipalities.

[Translation]

Senator Boisvenu: Do the same passenger safety regulations apply to all railway companies?

[English]

Mr. MacKay: No, it is quite a complex process. Mr. Wilson and Mr. Orr might wish to add to this. We do a safety analysis of the level crossing, risk analysis to try and determine what the risk is, and what distances and traffic patterns are. As a result of that, the federal safety authority will define what they require with regard to bridges, notifications, signals or nothing.

In many cases, frankly, it is nothing, because it is a private crossing and there is no need for it, even though it could be dangerous. However, it is not dangerous to a large number of people, so it is the risk question.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. MacKay, there has to be a minimum, such as for signal lights?

[English]

Mr. MacKay: Normally, you do not have a number pulled out of the air. What you have is a minimum that is defined by a detailed assessment of the risks associated with that particular

et à nos membres. Par exemple, quelles seraient de bonnes lignes directrices pour les avis à donner? Nous pensons que ce qui existe en Ontario, soit la limite de 300 mètres est raisonnable. Il y en a d'autres auxquelles il faut réfléchir. Ainsi, tout ce qui se passe à moins de 300 mètres du chemin de fer n'est pas nécessairement dangereux. Il faut des définitions plus claires.

Nous traitons avec la fédération de toutes sortes de questions de cette nature. Nous parlons, par exemple, de questions relatives aux avis et aux vibrations, de manière à faire un meilleur travail. Comme nous, les municipalités tiennent à la sécurité, tant pour les passages à niveau que pour les intrusions. Nous avons une très bonne relation de travail avec les municipalités. Nous avons un désaccord sur une question. Nous estimons que le processus de notification serait plus efficace s'il relevait d'une loi fédérale. Les municipalités pensent que cela devrait relever de lois provinciales que nous ferions adopter dans chaque province, par nos propres efforts.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : La Fédération des municipalités préférerait-elle avoir une législation fédérale ou provinciale?

[Traduction]

M. MacKay : C'est provincial. Dans le cas de l'Ontario, cela passe par les municipalités. Elles ont toutes compétences législatives pour mettre en place quelque chose de ce genre, dans le contexte municipal.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : La réglementation en matière de sécurité liée aux passages à niveau est-elle la même pour toutes les entreprises ferroviaires?

[Traduction]

M. MacKay : Non, c'est un processus complexe. Messieurs Wilson et Orr voudront peut-être répondre aussi. Nous faisons une analyse de sécurité aux passages à niveau, une analyse du risque pour déterminer ce qu'il en est et évaluer les distances et la configuration de la circulation. Par la suite, l'administration fédérale de la sécurité déterminera ce qui est nécessaire en termes de ponts, de notifications, de signalisations, ou si rien n'est nécessaire.

Dans bien des cas, franchement, si rien n'est nécessaire, c'est parce que c'est un passage à niveau privé et que même s'il peut être dangereux, rien n'est nécessaire. C'est que cela ne pose pas un danger pour beaucoup de gens. Voilà pour la question du risque.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur MacKay, il doit exister un minimum, comme par exemple des feux de signalisation?

[Traduction]

M. MacKay : Habituellement, ce n'est pas choisi au hasard. Un minimum est fixé après une analyse détaillée des risques associés à cet endroit précis. Cela peut varier d'un endroit à

piece of property. That could differ from property to property, depending on what you are looking at. I do not know if Mr. Wilson or Mr. Orr wish to comment on that. It has to do with risk analysis and the assessment.

Mr. Wilson: I would add that the starting point, in our view, should be the avoidance of the crossing in the first place, and that you look for reasonable alternatives. The United States has a clear mandate to reduce the number of crossings. They recognize that public safety is enhanced by not creating, in the first place, the intersection between rail traffic and vehicular public transportation.

We do not have that in Canada. We have two separate regulators, one of which, the CTA, has the jurisdiction to allow and permit access. Safety is not a part of what they look at or consider. That is the starting point of what we are looking for, namely, to have that as the primary and first consideration to look for alternatives. If, in the event of no other alternative, a crossing is required, then you look at the risk mitigation applied to it.

[Translation]

Senator Boisvenu: What would you suggest to improve safety in that regard?

[English]

Mr. Orr: With regard to crossings, again, a consultation to understand what is the easiest way to avoid that crossing. Are there other crossings within the area? Are there crossings that can be manifested into a safer environment and streamlined? In the absence of that, then, of course, the crossing opens. We need to have safety as the most compelling issue in creating a crossing, rather than enjoyment of the property as it stands today.

Mr. MacKay: Let me give you an example from VIA Rail Canada, which has been doing a lot of work in this area in the last couple of years. The town is on their line between Ottawa and Montreal. Before they started, they had something like 12 level crossings in the space of this one little town. Of course, VIA, when it is going full out, travels over 120 kilometres an hour, sometimes even up to 140-plus. This is one of the areas where it does this routinely.

For those of you who have ridden on the train back and forth on that route, I am sure you can recall periods of time when it seemed like the guy was leaning on the horn continuously. That is what he is doing. There is level crossing after level crossing, and he is doing what he needs to do with a safety regulatory point of view to advise people in the general vicinity that there is a train coming and it is coming pretty darn fast.

In the last year or two, VIA Rail Canada has managed to close upwards of 30-plus of those crossings. Most of them were private. It was simply a set of negotiations. They sat down and talked with the owner, did a deal, and that was closed. That is the kind of thing that needs to be done when we talk about individual

l'autre, selon ce qui est analysé. Peut-être que messieurs Wilson et Orr voudraient répondre aussi. C'est une question d'analyse et d'évaluation du risque.

M. Wilson : Je dirais qu'à notre avis, le point de départ, c'est d'éviter le passage à niveau, et songer à d'autres options. Aux États-Unis, le mandat est clair, il faut réduire le nombre de passages à niveau. On y a reconnu que la sécurité publique est supérieure quand on ne crée pas, dès la conception, des intersections entre la circulation ferroviaire et la circulation routière.

Ce n'est pas le cas au Canada. Nous avons deux organismes de réglementation distincts, dont l'un, l'Office des transports du Canada, a compétence pour permettre l'accès. La sécurité ne fait pas partie de ces critères. Or, c'est notre point de départ, c'est-à-dire qu'il faut d'abord songer à d'autres possibilités. S'il n'y a pas d'autres possibilités et qu'un passage à niveau doit être prévu, il faut veiller à atténuer les risques qui y sont associés.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Qu'est-ce que vous suggèreriez pour améliorer la sécurité à ce niveau?

[Traduction]

M. Orr : Pour les passages à niveau, une consultation doit être faite pour comprendre quel est le meilleur moyen d'éviter d'en avoir un. Y a-t-il d'autres passages à niveau dans le secteur? Y a-t-il des passages à niveau qui peuvent être rendus plus sûrs ou simplifiés? Quand tout va bien, on peut avoir un passage ouvert. Dans la création d'un passage à niveau, la sécurité doit primer, plutôt que la jouissance de la propriété, comme c'est le cas actuellement.

M. MacKay : Prenons un exemple, vécu à VIA Rail Canada, qui a fait beaucoup de travail dans ce domaine au cours des dernières années. Il s'agit d'une municipalité qui est sur leur tronçon entre Ottawa et Montréal. Avant de commencer, il y avait quelque 12 passages à niveau sur le territoire de cette petite municipalité. Rappelons qu'à pleine vitesse, les trains de VIA circulent à 120 kilomètres heure, parfois jusqu'à 140 kilomètres heure, et c'est le cas régulièrement, sur ce tronçon.

Pour ceux qui ont déjà pris ce train, vous vous souviendrez qu'il y a des moments où on a l'impression que le mécanicien klaxonne continuellement. C'est bien ce qu'il fait. Les passages à niveau se suivent les uns après les autres, et il fait ce qu'il faut pour respecter la réglementation en matière de sécurité, pour aviser les gens du voisinage de l'arrivée de son train, et de son arrivée à toute vitesse.

Ces dernières années, VIA Rail Canada a réussi à fermer une trentaine de ces passages à niveau. La plupart étaient sur des chemins privés. Il s'agissait simplement de négocier avec le propriétaire, de s'entendre, puis c'était réglé. C'est le genre de chose dont on parle, quand il s'agit simplement de négocier avec

stakeholders and other people being involved. If we can do that in combination with trying to slow down the number of new crossings and this sort of thing, we think we can make real further progress.

Mr. Orr: There is another compelling location in British Columbia where the communities have invested in the sightlines and protections to avoid whistling, and have undertaken that with the support of Transport Canada and the railways. However, because of proximity, the whistles are being blown for other crossings that are within the quarter-mile range of whistling, negating all the investment and risk mitigation the communities have taken.

Mr. MacKay: That is another municipality down the road.

Mr. Orr: There are opportunities to look at an aggressive closure program in the U.S., as Mr. Wilson mentioned. In Canada there is a great willingness to undertake it, and we will continue to work with the agencies in charge of that. At the same time, I think it is important that we look at having a solid reflection on opening crossings and, again, making safety the paramount principle of discussion.

Senator Zimmer: No pun intended on this, but it seems like you are caught in the middle of the tracks and the train is coming. There seem to be many sections in the Canada Transportation Act, Mr. MacKay, that you feel need revising. I understand the importance of having these safety issues addressed right now, but should we not put in more thought before we continue on? Otherwise, a year from now you may say that we have to bring out another bill to address all these other concerns, and again you are caught; do you go now or do you go shortly thereafter?

Mr. MacKay: That is a very good question, senator. The thing that provides the opportunity here, from our point of view, is that there has been so much work done in the last four or five years, starting with the complete review of the safety of the rail system in the country, the Doug Lewis report, leading on to the work that the Transport Committee in the other place has done, leading on to an enormous amount of work done by stakeholders, including ourselves, through a whole series of working groups, everything from how do we do a better job on fatigue management and rule making in the context of the current structure that exists and is administered by the department.

There is a whole range of other things having to do with data and data collection and how we do it and how we can do it better. I could go on for hours on this. An enormous amount of work has been done in the last three or four years by a large number of people across the industry and across government as well.

The legislation is an important piece of that puzzle. It is the piece that brings forward those parts of the recommendations made by the Lewis report that require legislative change. We agree generally with what they are doing, such as the need to identify and to be specific and clear as to who is the accountable executive in railway X, Y or Z, to ensure that you know that there is a clear line

les intervenants. On peut en outre essayer de réduire le nombre de nouveaux passages à niveau, et on arrive alors à faire avancer concrètement les choses.

M. Orr : Il y a un autre endroit important, en Colombie-Britannique, où les communautés ont investi dans les lignes de visée et les protections pour éviter que le train siffle, et cela s'est fait avec l'appui de Transports Canada et des chemins de fer. En raison de la proximité, toutefois, il faut recourir au sifflet pour d'autres passages à niveau qui sont dans les limites du quart de mille, ce qui réduisait à néant les efforts investis par les communautés pour atténuer le risque.

M. MacKay : Parce qu'il y a une autre municipalité plus loin.

M. Orr : Il serait opportun d'envisager un programme de fermeture de passages à niveau aussi dynamique que celui des États-Unis, comme le disait M. Wilson. Il y a certainement au Canada la volonté nécessaire, et nous continuerons de travailler avec les organismes responsables. En même temps, il faut bien réfléchir à l'ouverture de passages à niveau et ne pas perdre de vue dans ces discussions la primauté de la sécurité.

Le sénateur Zimmer : Si vous me permettez cette analogie, il me semble que vous êtes pris entre les deux rails du chemin de fer alors que le train arrive. Monsieur MacKay, vous semblez vouloir revoir de nombreuses dispositions de la Loi sur les transports au Canada. Je comprends l'importance de traiter maintenant de ces questions de sécurité, mais ne faudrait-il pas d'abord y réfléchir davantage? Autrement, dans un an, vous nous direz qu'il faut encore un projet de loi pour répondre à d'autres préoccupations et on va encore se demander s'il faut agir tout de suite ou un peu plus tard?

M. MacKay : C'est une très bonne question, sénateur. D'après nous, ce qui crée une occasion, c'est qu'il y a eu tant de travail fait au cours des quatre ou cinq dernières années, à commencer par l'examen complet de la sécurité ferroviaire au Canada, le rapport de Doug Lewis, jusqu'au travail fait par le Comité des transports dans l'autre Chambre, en plus de tout le travail fait par les intervenants, y compris nous-mêmes, dans toute une série de groupes de travail, sur les sujets allant d'une meilleure gestion de la fatigue jusqu'à la prise de règlement dans le contexte de la structure existante et de la gestion par le ministère.

Il y a aussi eu d'autres discussions concernant les données et la collecte de données, comment nous la faisons et comment nous pouvons l'améliorer. Je pourrais m'étendre pendant des heures. Un volume énorme de travail a été fait au cours des trois ou quatre dernières années, par de très nombreuses personnes de l'industrie et du gouvernement.

Le projet de loi est un morceau important de ce casse-tête. C'est un morceau qui met de l'avant les recommandations du rapport Lewis qui exige des changements législatifs. Nous sommes généralement d'accord avec elles, comme le besoin de dire clairement qui est le gestionnaire responsable du chemin de fer X, Y ou Z, afin qu'il y ait une chaîne de responsabilités claires

of accountability when it comes to safety management systems. Some of those sorts of things are absolutely critical. They are in the bill; we agree with them entirely.

What is not in the bill, unfortunately, are the three pieces that we outlined to you earlier, senator. We think this bill can be made better by putting those three pieces in. We do not believe we will be back in another year or two, because we think all of this huge work that I just described to you puts us in good shape, we think, for rail safety in Canada in the next five to ten years. Obviously, there will be a need to review the act again, but we do not think it will be in the immediate future.

Senator Zimmer: Just a comment. I know you are from Winnipeg. We share the same location. Congratulations that the Bombers are in the Grey Cup.

Senator MacDonald: I would like clarification on some of your proposed amendments. You want the federal government to be more involved when it comes to proximate land use. If it is not federal jurisdiction, how do you expect the federal government and Transport Canada to enforce anything? Do you have a solution? How do you expect to do it?

Mr. MacKay: The same way it is done right now under the Aeronautics Act. Frankly, most municipalities are very responsible and there is no need for enforcement; there just is not.

We would say to the municipality, “We would like you to notify the local rail operator of activities that will take place within the immediate vicinity of their operations that could not only cause a problem for them but also cause a problem for you.” However, we just do not run into those kinds of problems. We do not have them in Ontario. I cannot think of one instance in Ontario where we have had to deal with any kind of enforcement.

Senator MacDonald: When you do make the suggestion and discuss it with municipal or provincial authorities, what is their response?

Mr. MacKay: Generally speaking, it is positive. The problem we have is the problem you always have, which is that there is a list of 300 priorities that the Department of Municipal Affairs of the Government of Saskatchewan has, for example. I will just pull that out of the air. They say, “What you want to do is notable and a nice thing to have, but I have all these mayors out here who are already complaining to me about too many regulations and too many of this and too many of that. How about we try to work this in over the next three to five years?” That is the kind of discussion you get into. That is why we think that taking this off the plate is not onerous. We just do not think it will have any serious impact on enforceability or anything of that nature because it simply has not. It has not on the aviation side, and where we have it on the rail side, it has not either.

en matière de système de gestion de la sécurité. Certaines de ces choses sont absolument essentielles. Elles sont dans le projet de loi, et nous sommes complètement d'accord avec elles.

Malheureusement, ce qui ne se trouve pas dans le projet de loi, ce sont les trois points que je vous ai décrits plus tôt, sénateur. Nous croyons que ce projet de loi peut être amélioré en rajoutant ces trois points. Nous ne croyons pas que nous serons de retour dans un an ou deux, car tout ce travail dont je viens de vous parler nous a placés dans une bonne position, nous croyons, en matière de sécurité ferroviaire au Canada pour les cinq à dix prochaines années. Évidemment, il faudra revoir la loi, mais nous ne croyons pas que cela se fera dans un futur immédiat.

Le sénateur Zimmer : Une observation. Je sais que vous venez de Winnipeg. Nous venons du même endroit. Félicitations aux Bombers qui sont en finale de la Coupe Grey.

Le sénateur MacDonald : J'aimerais un éclaircissement sur certains des amendements que vous proposez. Vous voulez que le gouvernement fédéral en fasse plus en matière d'utilisation des terrains avoisinants. Si ce n'est pas une responsabilité fédérale, comment pensez-vous que le gouvernement fédéral et Transports Canada pourront faire respecter ces mesures? Avez-vous une solution? Comment pensez-vous le faire?

M. MacKay : Il est possible de procéder de la même façon que cela est fait présentement en vertu de la Loi sur l'aéronautique. Soyons francs, la plupart des municipalités sont très responsables et il n'est tout simplement pas nécessaire de veiller au respect de ces mesures.

Nous dirions aux municipalités que nous aimerions qu'elles avisent les entreprises ferroviaires locales des activités qui ont lieu dans leur voisinage immédiat, car ces activités pourraient non seulement causer des problèmes à ces entreprises mais également à la municipalité. Cependant, nous ne voyons pas ce genre de problème. Il n'existe pas en Ontario. Je ne me rappelle pas qu'il y ait eu un cas en Ontario où nous avons dû imposer l'exécution des mesures.

Le sénateur MacDonald : Lorsque vous présentez cette suggestion aux autorités municipales ou provinciales et en discutez avec elles, quelle est leur réponse?

M. MacKay : Généralement, la réaction est positive. Notre problème est le même que le vôtre, c'est-à-dire que le ministère des Affaires municipales de la Saskatchewan a, par exemple, une liste de 300 priorités. J'invente ce chiffre. On nous dit que ce que nous proposons est intéressant et utile, mais que les maires se plaignent déjà qu'il y a trop de règlements, ou trop de ceci ou cela. On propose alors de mettre en place ces mesures dans trois ou cinq ans. Voilà le type de discussions que nous avons. Voilà pourquoi nous croyons qu'il ne sera pas difficile de le faire ici. Nous ne croyons pas que cela aura des conséquences graves sur l'application de la loi, parce que ça n'a pas été le cas jusqu'à maintenant. Cela n'a pas été le cas en aéronautique, et là où ça existe dans le secteur ferroviaire.

People are fairly responsible. When someone gives them something, they respond.

Senator MacDonald: Thank you.

The Chair: Mr. MacKay, I want to thank you for your presentation and your frank discussion with the members.

As you know, this is an ongoing process. We will have other witnesses. It will be going into the other place as you said before. I guess we will have another opportunity to discuss some of your remarks of today.

Thank you very much.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, November 23, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m. to examine Bill S-4, An Act to Amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

[*English*]

The Chair: This evening the Standing Senate Committee on Transport and Communications is continuing its consideration of Bill S-4, The Safer Railways Act. Appearing before us today are Phil Benson, Bill Brehl and Rob Smith, from Teamsters Canada; Robert Shouldice, Legal Counsel, Borden Ladner Gervais, for the City of Ottawa; and David Jeanes, President of Transport Action Canada.

[*Translation*]

Welcome. I thank you for taking the time to come to discuss this important bill to improve rail safety in Canada.

[*English*]

We will begin right away with your opening remarks and then move on to questions from members of the committee. Seeing the panel, I would appreciate it if you could keep your opening remarks as short as possible and if we could go to questions immediately afterward. If everyone wants to, we could go to clause-by-clause consideration at the end of the discussions.

Phil Benson, Lobbyist, Teamsters Canada: Thank you for having us here. We are Canada's transportation union and are involved in all modes of transportation and many other areas we will not bore you with. I was very impressed with Minister Lebel's

Les gens sont assez responsables. Lorsqu'on leur demande quelque chose, ils le font.

Le sénateur MacDonald : Merci.

Le président : Monsieur MacKay, je veux vous remercier pour votre exposé et votre discussion très franche avec les membres du comité.

Comme vous le savez, notre étude se poursuit. Nous allons entendre d'autres témoins. Puis cela ira à l'autre endroit, comme vous l'avez dit. J'imagine que nous aurons encore l'occasion de discuter de certains points que vous avez présentés aujourd'hui.

Merci beaucoup.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 23 novembre 2011

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour étudier le projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

[*Traduction*]

Le président : Ce soir, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications poursuit son étude du projet de loi S-4, Loi améliorant la sécurité ferroviaire. Nous recevons aujourd'hui MM. Phil Benson, Bill Brehl et Rob Smith, de Teamsters Canada, M. Robert Shouldice, avocat-conseil, Borden Ladner Gervais, pour la Ville d'Ottawa, et M. David Jeanes, président de Transport Action Canada.

[*Français*]

Soyez les bienvenus. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous de cet important projet de loi qui vise à améliorer la sécurité ferroviaire au Canada.

[*Traduction*]

Nous commencerons dès maintenant par les déclarations préliminaires et nous passerons ensuite aux questions des membres du comité. Compte tenu du nombre de témoins, j'apprécierais que les déclarations préliminaires soient aussi brèves que possible et que nous puissions passer aux questions immédiatement après. Si tous sont d'accord, nous pourrions passer à l'examen article par article à la fin des discussions.

Phil Benson, lobbyiste, Teamsters Canada : Je vous remercie de nous accueillir ici. Le syndicat des Teamsters est le syndicat des transports du Canada. Le syndicat représente des travailleurs de tous les modes de transport et de nombreux autres domaines qu'il

comments the other day. He talked about the consensus being built on this bill. All members of Parliament around the entire committee are unanimously supporting it. I would like to thank some of the members of that committee — Mr. Bevington, from the NDP; Mr. Dhaliwal, who unfortunately lost his seat, from the Liberals; and, especially, Mr. Watson; Mr. Tweed, the chair of the committee; and Mr. Jean, the former parliamentary secretary.

I especially thank Mr. Jean for building the kind of consensus and stakeholder input that we had. We could not agree more with Minister Lebel. We are very pleased with his comments. Quite bluntly, it is a good bill. Pass it as quickly as possible.

William Brehl, President, Teamsters Canada Rail Conference, Maintenance of the Way Employees Division, Teamsters Canada: Mr. Chair, senators, ladies and gentlemen, my name is William “Bill” Brehl, and I am the president of the Teamsters Canada Rail Conference, Maintenance of Way Employees Division. I also have 30 years seniority with CP Rail, and was everything from a track monkey to a bridge foreman. We represent over 4,000 railway workers who build, inspect and maintain the track and infrastructure on roughly two dozen of Canada’s railways. Thank you for having me here and allowing me the opportunity to speak on rail safety and, in particular, Bill S-4.

I want to thank the government for taking such an active interest in rail safety. This is an issue that crosses all party lines and one that is critical for the well-being of this country and its citizens. When *Stronger Ties*, the review of the Railway Safety Act, was released in November 2007, it made it clear that 80 per cent of main-line train derailments occurred because of track or equipment failure. It pointed out that the majority of derailments involving dangerous goods, which included hydrous ammonia, chlorine, propane and hydrochloric acid, occur in railway yards, not out on isolated track. These railway yards are usually found in the heart of Canadian cities. None of us can forget the disaster in Mississauga, when a CP Rail derailment of cars containing chlorine caused the largest North American peacetime evacuation prior to hurricane Katrina. There were millions of dollars in cleanup and property damage, as well as many injuries. Only by the grace of God was no one killed.

Everyone here reads about the derailments covered in the news, but were you aware that there are, across the country, an average of three train accidents a day? That is why we, as teamsters and as

serait trop long d’énumérer ici. J’ai été très impressionné par les commentaires qu’a faits le ministre Lebel l’autre jour. Il a parlé du consensus sur ce projet de loi. Tous les députés membres du Comité des transports de la Chambre des communes soutiennent le projet de loi. J’aimerais remercier certains des membres de ce comité — MM. Bevington, du NPD, et Dhaliwal, du Parti libéral, qui a malheureusement perdu son siège, et en particulier M. Watson, M. Tweed, le président du comité, et M. Jean, l’ancien secrétaire parlementaire.

Je tiens à remercier en particulier M. Jean d’avoir su créer le type de consensus qui a été dégagé et d’avoir suscité la participation atteinte. Nous ne saurions mieux dire que le ministre Lebel. Nous sommes très heureux de ses commentaires. Très honnêtement, il s’agit d’un bon projet de loi. Adoptez-le le plus rapidement possible.

William Brehl, président, Division des employés à l’entretien des voies, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Teamsters Canada : Monsieur le président, mesdames et messieurs, je m’appelle William « Bill » Brehl, et je suis le président de la Division des employés d’entretien des voies de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada. J’ai également 30 ans d’ancienneté à CP Rail, où j’ai tout fait, de grimpeur à contremaître des ponts. Nous représentons plus de 4 000 travailleurs ferroviaires qui construisent, inspectent et entretiennent les voies et les infrastructures d’environ deux douzaines de compagnies ferroviaires au Canada. Je vous remercie de m’avoir invité, et de m’avoir donné l’occasion de parler de la sécurité ferroviaire et, en particulier, du projet de loi S-4.

Je remercie le gouvernement de s’intéresser si activement à la sécurité ferroviaire. Il s’agit d’une question non partisane d’une importance cruciale pour le bien-être de notre pays et de nos compatriotes. Le rapport *Renforcer les liens*, publié en novembre 2007, portait sur l’examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Le rapport a montré clairement que 80 p. 100 des déraillements de train sur les lignes principales étaient attribuables à des défaillances des voies ou du matériel. Le rapport a également attiré l’attention sur le fait que la majorité des déraillements mettant en cause des marchandises dangereuses, dont l’ammoniaque, le chlore, le propane et l’acide chlorhydrique, survenaient dans des cours de triage et non sur des voies isolées. Ces cours de triage sont habituellement situés au cœur des villes canadiennes. Aucun d’entre nous ne peut oublier la catastrophe de Mississauga, où un déraillement de wagons de CP Rail contenant du chlore a entraîné la plus importante évacuation en temps de paix à être effectuée en Amérique du Nord, avant l’ouragan Katrina. Des millions de dollars ont été dépensés pour le nettoyage et l’indemnisation des victimes de dommages matériels, et la catastrophe a en outre fait de nombreux blessés. C’est seulement par la grâce de Dieu que personne n’a été tué.

Toutes les personnes présentes ici lisent sur les déraillements dans les journaux, mais saviez-vous qu’il se produit à la grandeur de notre pays une moyenne de trois accidents ferroviaires par

Canadian citizens, are so adamant in our cry for the improvement and enforcement of rail safety regulations. We are grateful that the government has listened.

We support Bill S-4 and believe it reinforces the strong foundation already built into the Railway Safety Act. We see this bill as bringing the stakeholders together to jointly work on issues such as risk assessments, fatigue management and other processes integral to ensuring it is no longer just good luck and gravity keeping the trains on the track.

We believe that to truly build a safety culture and to put an end to the culture of fear prevalent on the tracks today, you have to be actively committed to safety. That includes everyone from the ballast all the way to the boardroom, as well as governments and communities. Our membership needs the safety of non-punitive reporting and the ability to confidentially report problems and defects. We welcome its inclusion in the act.

This bill is important because it keeps the focus on safety and helps to eliminate the temptation for railways to take dangerous shortcuts in the pursuit of greater profits. It is not only possible to run a safe and productive railway, it is a necessity. Remember, safety is not expensive, it is priceless.

R.D. Smith, National Legislative Director, Teamsters Canada Rail Conference, Teamsters Canada: I would like to thank the Senate committee for letting me speak here today. My name is Rob Smith. I am a national legislative director for the Teamsters Canada Rail Conference. I am also a locomotive engineer and conductor with Canadian Pacific Railway. I started in 1979 and I took a union position in 2007.

TCRC represents approximately 10,000 members, including conductors, rail traffic controllers, shop craft workers and motor coach operators, customer service ambassadors and locomotive engineers across Canada. We are here today to briefly discuss the proposed amendments to the Railway Safety Act. Our organization fully supports the bill with the amendments as it addresses the safety and security concerns of our TCRC membership.

The Teamsters Canada Rail Conference welcomes the proposed amendment to strengthen Transport Canada's enforcement powers to impose monetary penalties for safety and environmental contraventions by the railways. This is an essential element to ensure rail safety for all stakeholders.

jour? Voilà pourquoi nous, en tant que membres des Teamsters et citoyens canadiens, réclamons si résolument l'amélioration et l'application des règlements sur la sécurité ferroviaire. Nous sommes reconnaissants au gouvernement de nous avoir écoutés.

Nous soutenons le projet de loi S-4 et nous croyons qu'il renforce les fondations solides déjà contenues dans la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous estimons que ce projet de loi amène les intervenants à travailler ensemble à des questions comme l'évaluation des risques, la gestion de la fatigue et d'autres processus pour que ce ne soit plus seulement une bonne étoile et la gravité qui gardent les trains sur les rails.

Nous croyons que pour véritablement instaurer une culture de la sécurité et mettre un terme à la culture de la peur qui prévaut aujourd'hui sur les chemins de fer, tous doivent être activement déterminés à assurer la sécurité. Par tous, il faut entendre tout le monde, des préposés à l'entretien des voies jusqu'aux membres des conseils d'administration, ainsi que les gouvernements et les collectivités. Nos membres ont besoin d'un processus de divulgation sans mesures de représailles, et ils doivent être capables de divulguer en toute confidentialité les problèmes et les défauts. Nous sommes heureux de l'inclusion de ces dispositions dans le projet de loi.

Ce projet de loi est important parce qu'il maintient le cap sur la sécurité et qu'il aide à éliminer la tentation pour les chemins de fer de prendre des raccourcis dangereux dans la poursuite du profit. Ce n'est pas seulement possible d'exploiter un chemin de fer d'une façon sûre et productive, c'est une nécessité. La sécurité n'est pas quelque chose de coûteux, elle n'a pas de prix.

R.D. Smith, directeur national, Législation, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Teamsters Canada : Je tiens à remercier les membres du comité sénatorial de me laisser m'adresser à eux aujourd'hui. Mon nom est Rob Smith. Je suis le directeur national, Législation, de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada. Je suis également un mécanicien de locomotive et un chef de train à CP Rail. J'ai commencé dans le métier en 1979 et j'occupe un poste au sein du syndicat depuis 2007.

La CFTC regroupe environ 10 000 membres de toutes les régions du Canada, dont des chefs de train, des contrôleurs de la circulation ferroviaire, des travailleurs des métiers d'atelier et des conducteurs d'automotrice, des agents des services à la clientèle et des mécaniciens de locomotive. Nous sommes ici aujourd'hui pour discuter brièvement des modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Notre organisme soutient pleinement le projet de loi et ses amendements, car il répond aux préoccupations de nos membres en matière de sécurité et de sûreté.

La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada accueille favorablement la modification proposée pour renforcer le pouvoir de Transports Canada d'imposer des pénalités financières aux compagnies ferroviaires qui contreviennent aux dispositions relatives à la sécurité et à l'environnement. Il s'agit là d'un élément crucial de la sécurité ferroviaire pour tous les intervenants.

The proposed amendments also include local railway companies that operate on federally regulated track to be governed under the rules of the Railway Safety Act. This also addresses an area of concern for our organization, as we represent workers at these local railway companies. The TCRC supports the proposal for a non-punitive internal reporting process for our membership, as well as the additional accountability of the railways under safety management systems.

In closing, I would like to again thank the committee for the opportunity to speak here on behalf of the TCRC union members. As previously mentioned, we are in full support of the passage of this bill. Thank you for the time.

Robert Shouldice, Legal Counsel, City of Ottawa: I am here today on behalf of the City of Ottawa. Joining me today is Janice Marks, a member of the leadership team for the project for Ottawa light rail.

Our interest in this bill is very specific. It relates to the Ottawa light rail project, which is going to be a federal railway undertaking. Therefore, of interest to the city is the proposed legislation relating to the authority of the minister to delegate to the city the power to regulate the light rail project.

I have submitted to the committee previously two memorandums that describe what I would characterize as proposed clarifying refinements or edits to the proposed legislation. The first relates to the expropriation process as it relates to federal railways. Because the city is in a somewhat unique position as a federal railway operator of a light rail system, and because of the proposed legislation, I think there is a risk that the expropriation process that would apply to the light rail system as it relates to federal land interests is unclear and perhaps is an unfortunate omission in the proposed legislation. We have suggested clarifying language that might address that point.

Second, in the other memorandum we provided there are a handful of less minor proposed clarifying refinements to the legislation. We do not think it changes the substance at all in what is being proposed; we just think it might be helpful refinements to three sections. I am prepared to speak to each of those points in further detail, as the committee may wish.

David Jeanes, President, Transport Action Canada: Transport Action Canada, which was formally known as Transport 2000, is a national group that advocates for better public transportation. We were founded in 1976. We are a volunteer-based, non-profit organization and a registered charity, and we have associated regional organizations across the country. Our membership is composed of people with knowledge and concerns about the state of public transportation in Canada, and we speak for transportation users and for the general public.

Les modifications proposées incluent l'assujettissement des compagnies ferroviaires locales utilisant des voies sous réglementation fédérale aux règlements en application de la Loi sur la sécurité ferroviaire. Ce point également répond à une préoccupation de notre organisme, car nous représentons les travailleurs de ces compagnies ferroviaires locales. La CFTC soutient l'adoption d'un processus de divulgation interne sans mesures de représailles pour nos membres, ainsi que de dispositions relatives à la responsabilité des compagnies ferroviaires en vertu des systèmes de gestion de la sécurité.

Pour terminer, j'aimerais remercier à nouveau le comité de nous avoir donné l'occasion de parler ici au nom des membres de la CFTC. Comme je l'ai mentionné précédemment, nous soutenons pleinement l'adoption de ce projet de loi. Je vous remercie du temps qui nous a été alloué.

Robert Shouldice, avocat-conseil, Ville d'Ottawa : Je suis ici aujourd'hui au nom de la Ville d'Ottawa. J'ai avec moi Janice Marks, un membre de l'équipe de direction du projet de train léger sur rail de la Ville d'Ottawa.

C'est le projet du train léger sur rail de la Ville d'Ottawa, qui sera une entreprise ferroviaire fédérale, qui nous amène à nous intéresser au projet de loi. La Ville s'intéresse donc aux dispositions proposées qui concernent le pouvoir du ministre de déléguer à la Ville le pouvoir de réglementation du projet du train léger sur rail.

J'ai précédemment soumis au comité deux mémoires qui décrivent ce que je qualifierais d'améliorations explicatives au projet de loi proposé. Le premier mémoire est relié au processus d'expropriation pour les chemins de fer de compétence fédérale. La Ville se trouve dans une position relativement unique d'exploiter d'une entreprise ferroviaire fédérale pour le train léger sur rail; or, je pense que l'actuel projet de loi n'est pas suffisamment précis sur le processus d'expropriation dans le cas de droits de propriété foncière du gouvernement fédéral qui s'appliquerait au réseau du train léger sur rail; il y a peut-être une omission malheureuse à cet égard dans le projet de loi proposé. Nous avons suggéré une formulation susceptible de clarifier ceci.

Dans l'autre mémoire soumis, quelques améliorations explicatives moins mineures sont proposées. Nous ne pensons pas que ces modifications changent en quoi que ce soit la substance de ce qui est proposé; nous croyons seulement qu'elles pourraient constituer des améliorations utiles dans trois articles de la loi. Cela me fera plaisir de traiter de chacun de ces points plus en détail si le comité le souhaite.

David Jeanes, président, Transport Action Canada : Transport Action Canada, anciennement connu sous le nom de Transport 2000, est un groupe national qui milite pour de meilleurs réseaux de transport public. L'organisme a été fondé en 1976. Nous sommes une organisation de bénévoles à but non lucratif et un organisme de bienfaisance enregistré, et nous avons des organisations régionales associées partout au pays. Nos membres sont des personnes qui ont une connaissance de l'état des transports publics au Canada et qui se préoccupent de la question, et nous parlons au nom des usagers des services de transport et du grand public.

Bill S-4 now before you is the final stage in a process that was started five years ago by the then Minister of Transport, Infrastructure and Communities, the Honourable Lawrence Cannon. We participated, as did other people before you, in the hearings of the review panel chaired by Mr. Doug Lewis, which produced at the end of 2007 the report that has already been mentioned.

At that time, we stated that although rail is a very safe transport mode, in the years leading up to that inquiry, the frequency and severity of rail accidents had raised public concerns, particular for risk to human life and damage to the environment. It was less than two years since the Lake Wabamun accident in Alberta and the Cheakamus River derailment in B.C., both of which resulted in very severe environmental damage.

Fortunately, in the succeeding five years, accidents of that severity have not been repeated. However, main-line derailments do still occur and may disrupt passenger train services, which share the same tracks. We are concerned about the impacts of these incidents on VIA Rail's passenger operations, as well as commuter rail services in cities like Toronto, Montreal and Vancouver.

Canada has very important national capabilities, which support safe railway operation and also allow us to respond rapidly to changes in needs and technology. We respect the regulatory roles of Transport Canada, the Canadian Transportation Agency, the investigative capabilities of the Transportation Safety Board and the scientific and engineering experience at the Centre for Surface Transportation Technology here in Ottawa.

I will mention that organization provided its world-class capabilities when Britain experienced a very severe multiple-fatality rail accident in the year 2000 at Hatfield, which exposed serious safety issues with the maintenance of Britain's privatized rail network. As a result of that accident, that network had to be re-nationalized, as well as its maintenance. We believe that the strong federal role in Canada has helped to avoid that kind of problem here with our privatized rail network.

We believe the federal role in rail safety is critical because neither the provincial nor the municipal levels of government can afford to create those competencies. In a few cases, municipalities are already self-regulating their rail transit networks, but even there we have seen problems — for example, the multiple-fatality Toronto subway collision in 1995 that was in large part due to the continued use of 40-year-old signalling and safety technology.

Therefore, we support these changes to the act. We are particularly interested in the simplification of the process for developing rules. Transport Canada has clearly explained how

Le projet de loi S-4 qui vous est soumis est arrivé au stade final d'un processus lancé il y a cinq ans par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités du temps, l'honorable Lawrence Cannon. Nous avons participé, comme d'autres personnes ici aujourd'hui, aux audiences du comité d'examen présidé par M. Doug Lewis, qui a produit à la fin de 2007 le rapport déjà mentionné.

À l'époque, nous avons déclaré que si le transport ferroviaire est un mode de transport très sûr, la fréquence et la gravité des accidents ferroviaires dans les années précédant l'examen avaient soulevé l'inquiétude du public, en particulier en ce qui avait trait au risque pour la vie humaine et les dommages à l'environnement. Moins de deux ans s'étaient écoulés depuis l'accident de Lake Wabamun, en Alberta, et le déraillement de Cheakamus River, en Colombie Britannique, qui s'étaient tous les deux soldés par des dommages à l'environnement très graves.

Heureusement, il n'y a pas eu d'accidents de cette gravité dans les cinq années qui ont suivi. Il continue cependant de se produire sur les lignes principales des déraillements qui peuvent perturber le service ferroviaire voyageurs, qui partage les mêmes voies. Nous nous inquiétons de l'impact de ces incidents sur les activités de VIA Rail, ainsi que sur les services de trains de banlieue dans des villes comme Toronto, Montréal et Vancouver.

Le Canada a des capacités nationales très importantes qui soutiennent une exploitation sûre des voies ferrées, et nous permettent également de réagir rapidement à l'évolution des besoins et de la technologie. Nous respectons le rôle réglementaire de Transports Canada et de l'Office des transports du Canada, les capacités d'enquête du Bureau de la sécurité des transports, et l'expérience scientifique et technique acquise au Centre de technologie des transports de surface, ici à Ottawa.

Je mentionnerai que cette dernière organisation a mis ses capacités de classe mondiale au service de la Grande-Bretagne à la suite de l'accident ferroviaire très grave survenu à Hatfield en 2000. Cet accident, qui a fait de multiples victimes, a mis au jour les graves problèmes de sécurité liés à l'entretien du réseau ferroviaire privatisé britannique. À la suite de cet accident, le réseau, ainsi que son entretien, ont dû être nationalisés de nouveau. Nous croyons que le rôle fort assumé par le gouvernement fédéral au Canada a aidé à éviter que notre réseau ferroviaire privatisé présente ce type de problème.

Nous croyons que le rôle du fédéral en matière de sécurité ferroviaire est crucial parce que ni les administrations provinciales ni les administrations municipales ne peuvent se permettre d'acquiescer ces compétences. Dans quelques cas, les municipalités auto-réglementent déjà leur réseau de transport ferroviaire, mais même dans ces cas, des problèmes se sont produits — par exemple, la collision de rames de métro et ses nombreuses victimes survenue à Toronto en 1995, qui était en grande partie due à l'utilisation d'une technologie de signalisation et de sécurité vieille de 40 ans.

C'est pourquoi nous appuyons ces changements à la loi. Nous nous intéressons en particulier à la simplification du processus d'élaboration des règles. Transports Canada a clairement expliqué

this is a much more effective way of responding to needs and technology change than the more cumbersome process associated with orders.

We have seen some good examples of how that works. In fact, 10 years ago, the City of Ottawa collaborated with Transport Canada to develop new rules for the O-Train for one-person operation and the use of automated train control, which was unique in Canada.

We do share some concerns expressed earlier this week by the Railway Association of Canada about the impact of municipal land-use planning, particularly where there are pressures to do new housing development close to existing rail facilities. We have examples of that occurring in Ottawa as well.

Another concern of the RAC was to try to minimize the creation of new highway crossings of railways at grade. They were primarily concerned about safety, but we see this also as a major inhibitor to the development of high-speed rail in Canada. These crossings actually limit VIA Rail's trains to speeds that are less than half of what has now become the world standard for fast passenger trains. VIA Rail's best trains do a maximum of 160 kilometres an hour; and in many countries — Spain, France, China, Germany and Japan — passenger trains are now regularly exceeding 300 kilometres an hour and faster.

Those are on high-speed lines that do not have any grade crossings. Yet we still have cases where everywhere in Canada, even where fast intercity trains operate, there are even farm crossings still of the rail lines. We are very sympathetic to the points raised by the Railway Association of Canada.

I will also point out that where serious accidents have affected high-speed passenger trains in other countries, it has often been in those rare cases where a collision with a motor vehicle has happened — such as in the United Kingdom, a serious crash at Great Heck, and in the United States, some collisions involving Amtrak trains and passenger fatalities. That is a serious issue; and really only the federal government is in a position to deal with that, in the same way that the provinces and municipalities ensure there are not any dangerous crossings of the freeways that fall under their jurisdictions.

We followed closely the introduction of safety management systems. We are glad that the responsibility at senior management levels for safety in the railways is clearly identified. However, we are still concerned that the cost of safety management systems may still be beyond the resources of some the smaller rail companies and perhaps beyond the resources of some municipalities that are establishing their own regulatory capabilities. Ottawa is an example of that, and Kitchener and Waterloo may be other examples. Federal expertise should continue to be applied or at least available to the provincial and municipal transit operators where it is needed.

que l'élaboration de règles est un moyen beaucoup plus efficace de réagir à l'évolution des besoins et de la technologie que le processus lourd associé aux ordonnances.

Nous avons vu de bons exemples de l'application de ce processus. En fait, la Ville d'Ottawa a collaboré avec Transports Canada il y a 10 ans à l'élaboration de nouvelles règles pour le O-Train. Les règles visaient la conduite par un conducteur unique et l'utilisation du contrôle automatisé des trains, une technologie nouvelle au Canada.

Nous partageons certaines des inquiétudes exprimées plus tôt cette semaine par l'Association des chemins de fer du Canada sur l'impact de l'aménagement du territoire par les villes, en particulier lorsque des pressions poussent à la construction de nouveaux complexes d'habitation près d'installations ferroviaires existantes. Nous avons des exemples de ceci à Ottawa même.

L'ACFC cherche également à réduire au minimum la création de nouveaux passages à niveau. Les membres de l'ACFC s'inquiètent principalement de la sécurité, mais nous y voyons aussi un inhibiteur majeur au développement des trains grande vitesse au Canada. Ces passages à niveau limitent en fait les trains de VIA Rail à des vitesses inférieures à la moitié de ce qui est devenu la norme mondiale pour les trains de voyageurs rapides. Les meilleurs trains de VIA Rail roulent à un maximum de 160 km à l'heure, alors que dans de nombreux pays — Espagne, France, Chine, Allemagne et Japon — les trains de voyageurs dépassent maintenant régulièrement les 300 km à l'heure et plus.

Ces trains roulent sur des voies haute vitesse sans passages à niveau. Malgré cela, on trouve encore des passages à niveau de ferme partout au Canada, même sur le trajet de trains intervilles rapides. Nous comprenons très bien les points soulevés par l'Association des chemins de fer du Canada.

Je soulignerai également que les accidents sérieux de trains haute vitesse survenus dans d'autres pays se sont souvent produits dans les rares cas où il y a eu collision avec des véhicules moteurs — comme l'accident survenu à Great Heck, au Royaume-Uni, et les collisions mortelles entre des trains d'Amtrak et des véhicules moteurs signalées aux États-Unis. Il s'agit là d'un problème grave et seul le gouvernement fédéral est vraiment bien placé pour y faire face, de la même façon que les provinces et les municipalités s'assurent qu'il n'existe pas de passages dangereux sur les autoroutes relevant de leur compétence.

Nous avons suivi avec attention l'introduction des systèmes de gestion de la sécurité. Nous nous réjouissons qu'il soit clairement établi que la responsabilité de la sécurité ferroviaire incombe à la haute direction. Nous nous inquiétons toutefois que le coût des systèmes de gestion de la sécurité dépasse les moyens de certains des petits chemins de fer et peut-être de certaines municipalités qui établissent leurs propres capacités de réglementation. Ottawa en est un exemple, de même que Kitchener et Waterloo. L'expertise fédérale devrait continuer à être fournie aux exploitants de services de transport public provinciaux et municipaux qui en ont besoin, ou au moins être mise à leur disposition.

I have other things I could say, but I would like to thank you for your attention to this very important matter. I trust we will see this bill passed into law very soon.

The Chair: I guess the cooperation of the different senators will make that a possibility.

I thank all witnesses for the presentations tonight.

I have one question, Mr. Brehl: You said that you started as a “track monkey.” Perhaps in an answer later, would you define “track monkey?”

As you know, this is one step in a process started by former Minister Lawrence Cannon. The Honourable Doug Lewis held consultations, and there were many amendments in the other place that were debated previously. We will try to adopt it in committee as quickly as possible and send it to the other place by next week. It could be a Christmas present, but I do not want to speak for the other place. I can only ask that colleagues and witnesses keep their questions and answers as brief as possible. We could go to amendments tonight. One amendment will be moved by the sponsor of the bill, to whom I give the floor: Senator Eaton.

Senator Eaton: Mr. Benson, I have something here that says the Teamsters proposed an amendment to add a section to the bill that would provide for confidential reporting by company employees of safety concerns directly to Transport Canada rail safety.

Mr. Benson: That is correct.

The Chair: The amendment will be distributed to you when we get to clause-by-clause consideration.

Senator Eaton: Are you comfortable with that?

Mr. Benson: We think it is a great improvement.

Senator Eaton: Thank you, Mr. Chair.

Mr. Benson: Thank you for proposing it.

Senator Zimmer: Gentlemen, thank you for your candour and brevity. You said that it is a good bill and that you support it. Is there anything else you want to add or delete at this last time?

Mr. Benson: From our point of view, pass the bill with the amendment. It is the end of long process — more than five years. We have discussed it and the other place has discussed it. There is unanimous support, and we certainly support it.

Senator Zimmer: Thank you.

J'aurais d'autres choses à dire, mais j'aimerais vous remercier de l'attention que vous avez portée à cette question très importante. Je suis confiant que nous verrons l'adoption de ce projet de loi très bientôt.

Le président : Je suppose que la coopération des différents sénateurs rendra cette adoption possible.

Je remercie tous les témoins des témoignages qu'ils ont présentés ce soir.

J'ai une question pour vous, monsieur Brehl : vous avez dit que vous aviez commencé comme « grimpeur ». Peut-être que vous pourriez définir ce terme lorsque vous répondrez plus tard à une question?

Comme vous le savez, nous sommes à une étape d'un processus lancé par l'ancien ministre Lawrence Cannon. L'honorable Doug Lewis a tenu des consultations et de nombreux amendements ont été débattus à l'autre endroit. Nous nous efforcerons d'adopter le projet de loi en comité le plus rapidement possible et de l'envoyer à l'autre Chambre d'ici la semaine prochaine. Ça pourrait être un cadeau de Noël, mais je ne veux pas parler pour l'autre endroit. Je peux seulement inviter mes collègues à poser les questions les plus brèves possibles et les témoins à répondre aussi succinctement que possible. Nous pourrions passer aux amendements ce soir. Un amendement sera proposé par la marraine du projet de loi, à qui je donne la parole : le sénateur Eaton.

Le sénateur Eaton : Monsieur Benson, j'ai ici un document qui dit que les Teamsters ont proposé qu'un article soit ajouté au projet de loi qui permettrait aux employés de divulguer les problèmes de sécurité directement et en toute confidentialité à la Direction de la sécurité ferroviaire de Transports Canada.

M. Benson : C'est exact.

Le président : L'amendement vous sera distribué au moment de l'étude article par article.

Le sénateur Eaton : Êtes-vous favorable à cet amendement?

M. Benson : Nous croyons qu'il s'agit d'une grande amélioration.

Le sénateur Eaton : Merci, monsieur le président.

M. Benson : Merci d'avoir proposé l'amendement.

Le sénateur Zimmer : Messieurs, je vous remercie d'avoir été francs et brefs. Vous avez dit qu'il s'agit d'un bon projet de loi et que vous l'appuyez. Y a-t-il autre chose que vous voudriez ajouter ou supprimer, avant qu'il soit trop tard?

M. Benson : De notre point de vue, nous voudrions que le projet de loi soit adopté avec l'amendement. C'est la fin d'un long processus — plus de cinq ans. Nous en avons discuté et l'autre Chambre en a discuté. Le soutien est unanime et nous soutenons certainement le projet de loi.

Le sénateur Zimmer : Merci.

Senator Merchant: Mr. Shouldice, you said you would have liked to see more clarity regarding expropriation. I am not suggesting that we make amendments to that effect, but sometimes we attach observations to a bill. Perhaps you could quickly make some suggestions, and perhaps we could work some of them in.

Mr. Shouldice: I appreciate that. I can elaborate. It is a very technical point. The way the legislation works together with the federal Expropriation Act is that technically the city's light rail operation, although it will be a federal railway undertaking, does not fit within the definition of "railway company" within the Expropriation Act. That means if the city does need to pursue an expropriation in support of its railway, it will not be able to use the process available under the federal Expropriation Act. It will not be able to go to the Minister of Transport and seek assistance on or consideration of a possible expropriation.

The way the bill works, as drafted, the city does not fit within the definition and therefore would have no opportunity to pursue an expropriation process. In my memo, I suggested some wording that would potentially fix this gap. Certainly, we would be open to considering other wording that might fix the gap. I am not sure that attaching remarks would necessarily help because it is a technical disconnect or shortcoming that can only be fixed with additional wording.

Senator Merchant: I read through your brief. I thought for some reason that you were going to be here last week, so I do not have the brief before me. I cannot remember your suggestion.

The Chair: Either the sponsor or the critic could take the opportunity at third reading to put on the record some of the comments that have been made. We have Mr. Shouldice's comments, and Canadian National and Canadian Pacific railways made some comments this week that could be on the record. I guess the reality of amending the bill at this stage would probably delay the report. However, there is an opportunity at third reading to add comments if either Senator Mercer or Senator Eaton wants to put them in.

Do we have other questions?

Mr. Shouldice: If I may supplement my comments, I want to emphasize that the proposed amendment we are putting forward is very much consistent with the underlying objectives of this bill, which are to improve legislation from a public safety perspective. By that I mean, where we see the possibility for potentially having to expropriate, it may be in connection with the city's proposed alignment of the line, which is in the interests of public safety. If there is disagreement between us and the relevant landowner as to our proposed alignment, the person who should be vested with

Le sénateur Merchant : M. Shouldice, vous avez dit que vous auriez aimé plus de clarté en ce qui a trait aux modalités d'expropriation. Je ne suggère pas que nous apportions des amendements à cet effet, mais nous joignons parfois des observations à un projet de loi. Vous pourriez peut-être faire rapidement quelques suggestions et nous pourrions en incorporer certaines.

Shouldice : Je vous remercie. Je peux entrer dans les détails. Il s'agit d'un point très technique. La façon dont les choses fonctionnent avec la Loi sur l'expropriation fédérale est que, techniquement, le réseau léger sur rail de la ville, même s'il s'agit d'une entreprise ferroviaire fédérale, ne correspond pas à la définition de « compagnie de chemin de fer » contenue dans la Loi sur l'expropriation. Cela signifie que si la Ville doit faire une expropriation pour son chemin de fer, elle ne pourra pas se prévaloir du processus disponible en vertu de la Loi sur l'expropriation fédérale. Elle ne pourra pas demander l'aide du ministre des Transports pour une expropriation possible ou l'étude d'une expropriation possible.

Selon le libellé actuel du projet de loi, la ville ne correspond pas à la définition et ne pourrait donc pas entamer un processus d'expropriation. Dans mon mémoire, j'ai suggéré un libellé susceptible de corriger le problème. Nous serions certainement ouverts à un autre libellé qui pourrait corriger le problème. Je ne suis pas certain que joindre des remarques aiderait nécessairement parce qu'il s'agit d'une lacune technique qui peut seulement être corrigée par un libellé additionnel.

Le sénateur Merchant : J'ai lu votre mémoire. Comme j'ai pensé pour une raison quelconque que vous alliez être ici la semaine dernière, je n'ai pas le dossier avec moi. Je n'arrive pas à me souvenir de votre suggestion.

Le président : La marraine ou le porte-parole pourrait en profiter à la troisième lecture pour faire porter au compte rendu certains des commentaires qui ont été formulés. Nous avons les commentaires de M. Shouldice; le Canadien National et le Canadien Pacifique ont également fait cette semaine des commentaires qui pourraient être versés au compte rendu. Je suppose que l'amendement du projet de loi à ce stade-ci retarderait probablement le rapport. Il est toutefois possible d'ajouter des commentaires à la troisième lecture si le sénateur Mercer ou le sénateur Eaton veulent les ajouter.

Avez-vous d'autres questions?

M. Shouldice : Si je peux ajouter quelque chose à mes commentaires, je voudrais souligner que l'amendement que nous soumettons concorde tout à fait avec les objectifs sous-jacents du projet de loi, qui sont d'améliorer la loi du point de vue de la sécurité publique. Une expropriation peut être jugée nécessaire parce qu'elle est liée à l'alignement proposé de la voie, qui est dans l'intérêt de la sécurité publique. En cas de désaccord entre nous et le propriétaire visé, la personne qui devrait détenir le pouvoir de régler ce problème de sécurité publique possible est le ministre des

the authority to deal with this potential public safety issue is the Minister of Transport. It would be an unfortunate outcome if there were no ability to refer that public safety issue to the Minister of Transport. I just wanted to emphasize that point.

The Chair: If there are no other questions, I will ask Mr. Brehl about the “track monkey.”

Mr. Brehl: We have our own jargon for the railroads. Has anyone here heard of gandy dancers?

The Chair: Now you have to give two definitions to the committee

Mr. Brehl: Pierre Burton wrote about them and Gordon Lightfoot sang about them. A gandy dancer is a trackman — someone who works on the track. It gets its name from the company that made the shovels — Gandy, in Ohio. When you are tamping up a tie, you put the shovel under one end, push it down, and these guys, usually Irish immigrants, do a jig on the end of the shovel; so they called them “gandy dancers.”

I was in the bridge department and worked on the high steel in British Columbia. They called us track monkeys because we were climbing the steel all the time.

The Chair: People listening to us on the Internet or on CPAC at 3 a.m. will now know the definition of “track monkey.”

I thank the witnesses.

We will break for three minutes while the witnesses take their leave and then go immediately to clause-by-clause consideration of the bill. If it is agreed, I will group clauses on which there is consensus; Senator Eaton will move her amendment to a clause; and, if possible, we will adopt the bill after that.

Colleagues, we will now go, if you agree, into a very technical part of the evening where I will be asking you if you agree or disagree. As I mentioned, we will be regrouping certain clauses.

Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-4, An Act to amend the Railway Safety Act and to make consequential amendments to the Canada Transportation Act?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Is it agreed, with leave, that the clauses be grouped, where appropriate?

Hon. Senators: Agreed.

[Translation]

The Chair: Shall the title stand postponed?

Transports. Il serait malheureux que ce problème de sécurité publique ne puisse pas être soumis au ministre des Transports. Je voulais seulement souligner ce point.

Le président : S’il n’y a pas d’autres questions, j’inviterais M. Brehl à nous expliquer ce qu’est un « grimpeur ».

M. Brehl : Nous avons notre propre jargon dans le domaine ferroviaire. Par exemple, est-ce que quelqu’un ici a déjà entendu l’expression anglaise « gandy dancers »?

Le président : Vous devez maintenant fournir deux définitions au comité.

M. Brehl : Pierre Burton a écrit sur eux et Gordon Lightfoot les a chantés. Un « gandy dancer » est un cantonnier — quelqu’un qui travaille sur la voie. Le nom vient de la compagnie qui fabriquait les pelles — la compagnie Gandy, en Ohio. Lorsque vous déterrez une traverse, vous placez la pelle sous une extrémité et vous l’enfoncez. Ces gars, des immigrants irlandais habituellement, sautillaient alors à l’extrémité de la pelle pour arriver à déterrer la traverse; c’est pourquoi on les appelait des « gandy dancers ».

Je faisais partie du service des ponts et je travaillais sur les structures en acier en Colombie-Britannique. On nous appelait des « grimpeurs » parce que nous grimpons toujours dans les structures en acier.

Le président : Les personnes qui nous écoutent sur Internet ou sur CPAC à 3 heures du matin sauront maintenant ce qu’est un « grimpeur ».

Je remercie les témoins.

Nous prendrons une pause de trois minutes pendant que nos témoins nous quittent et nous passerons ensuite immédiatement à l’étude article par article du projet de loi. Si tous sont d’accord, je regrouperai les articles pour lesquels il existe un consensus, le sénateur Eaton proposera son amendement à un article et, si possible, nous adopterons ensuite le projet de loi.

Chers collègues, si vous êtes d’accord, nous passerons maintenant à une partie très technique de la soirée où je vous demanderai si vous êtes d’accord ou non. Comme je l’ai mentionné, nous regrouperons certains articles.

Est-il convenu que le comité procède à l’étude article par article du projet de loi S-4, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence?

Des voix : D’accord.

Le président : Est-il convenu, sur autorisation, que les articles soient regroupés s’il y a lieu?

Des voix : D’accord.

[Français]

Le président : Êtes-vous d’accord pour suspendre l’adoption du titre?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed. Shall clauses 2 to 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall clauses 11 to 20 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[English]

The Chair: Do articles 21 to 30 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall clauses 31 to 36 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Have Senator Eaton's amendment been distributed?

Senator Eaton, would you like to make a few comments on the amendment?

Senator Eaton: Yes. As you heard from Teamsters Canada, our witnesses, this was a proposed amendment by the Teamsters to the clause of the bill. Also, witnesses including not only the Teamsters but also the railways and Transport Canada have stated that direct reporting to Transport Canada already exists, and no one seems to have a problem.

If you look at section 47.1 in clause 37, and you go down to (1)(a)(iv), you should take out the words "to the Transportation Safety Board."

It should read:

(1)(a)(iv) in the case of a railway company, the implementation of non-punitive internal reporting and confidential reporting to Transport Canada by employees of contraventions of this Act or of any regulations, rules, certificates, orders or emergency directives under this Act relating to safety, or of other safety concerns . . .

What you are really taking out is "the Transportation Safety Board or . . ."

[Translation]

The Chair: Do the members agree with the amendment as proposed by Senator Eaton?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The amendment as proposed by Senator Eaton is carried. Shall clauses 38 to 45 carry?

Des voix : D'accord.

Le président : Êtes-vous d'accord pour suspendre l'adoption de l'article 1 qui contient le titre abrégé?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord. Les articles 2 à 10 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptés. Les articles 11 à 20 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

[Traduction]

Le président : Les articles 21 à 30 sont-ils adoptés?

Des voix : Oui.

Le président : Adoptés. Les articles 31 à 36 sont-ils adoptés?

Des voix : Oui.

Le président : L'amendement du sénateur Eaton a-t-il été distribué?

Madame le sénateur, voudriez-vous faire quelques commentaires sur l'amendement?

Le sénateur Eaton : Oui. Comme vous l'avez entendu des représentants de Teamsters Canada, nos témoins, il s'agit d'un amendement proposé par les Teamsters à l'article du projet de loi. Également, des témoins incluant non seulement les Teamsters, mais également les compagnies de chemin de fer et Transports Canada ont indiqué que la divulgation directe à Transports Canada existe déjà et personne ne semble y voir un problème.

Si vous prenez le paragraphe 47.1 de la loi, à l'article 37 du projet de loi, et que vous allez au sous-alinéa (1)a)(iv), vous devriez supprimer les mots « au Bureau de la sécurité des transports ».

Le sous-alinéa devrait se lire comme suit :

(1)(a)(iv) dans le cas d'une compagnie de chemin de fer, la mise en œuvre d'un système de production, par ses employés, de rapports internes et de rapports confidentiels à l'intention du ministère des Transports, sans mesures de repréaillies, relativement à des infractions à la présente loi ou à tout règlement, toute règle, tout certificat ou arrêté ou toute injonction ministérielle — pris en vertu de la présente loi — en matière de sécurité ou à d'autres préoccupations en matière de sécurité.

Ce que vous supprimez vraiment, ce sont les mots « du Bureau de la sécurité des transports ou... ».

[Français]

Le président : Est-ce que les membres sont d'accord avec l'amendement tel que proposé par le sénateur Eaton?

Des voix : D'accord.

Le président : L'amendement tel que proposé par le sénateur Eaton est adopté. Les articles 38 à 45 sont-ils adoptés?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 37, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall clause 1, which contains the short title, carry? Everyone agrees?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Does the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall the bill, as amended by Senator Eaton, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Hon. Senators: No.

The Chair: But the sponsor or critics may make comments at third reading.

For all practical purposes, unless you have any comments to make, it is agreed that I report on this bill, as amended, to the Senate as soon as possible.

Hon. Senators: Agreed.

[English]

The Chair: We will not have any committee meeting next Tuesday morning because we had put that time aside for clause-by-clause consideration. Our next meeting will be on November 30, which will be on the airline and airport report. After that, next week we will report what meetings we have scheduled for the month of December.

(The committee adjourned.)

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 37 tel qu'amendé est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il adopté? Tout le monde est d'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Le projet de loi tel qu'amendé par le sénateur Eaton est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Est-ce que le comité veut annexer des observations au rapport?

Des voix : Non.

Le président : Mais on permet soit au parrain ou aux critiques de faire des commentaires à l'étape de la troisième lecture.

À toutes fins utiles, à moins que vous n'ayez des commentaires à faire, il est convenu que je fasse rapport de ce projet de loi tel qu'amendé au Sénat le plus tôt possible.

Des voix : D'accord.

[Traduction]

Le président : Nous n'aurons pas de réunion du comité mardi matin prochain parce que nous avons réservé ce temps pour l'étude article par article. Notre prochaine réunion aura lieu le 30 novembre, et portera sur le rapport sur les compagnies aériennes et les aéroports. Nous ferons ensuite rapport sur les réunions que nous avons prévues pour le mois de décembre.

(La séance est levée.)

Canadian Pacific:

Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs.

Wednesday, November 23, 2011

Teamsters Canada:

Phil Benson, Lobbyist;

R.D. Smith, National Legislative Director, Teamsters Canada Rail Conference;

William Brehl, President, Teamsters Canada Rail Conference, Maintenance of the Way Employees Division.

City of Ottawa:

Robert Shouldice, Legal Counsel.

Transport Action Canada:

David Jeanes, President.

Canadien Pacifique :

Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et affaires réglementaires.

Le mercredi 23 novembre 2011

eamsters Canada :

Phil Benson, lobbyiste;

R.D. Smith, directeur national, Législation, Conférence ferroviare de Teamsters Canada;

William Brehl, président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Division des préposés à l'entretien des voies.

Ville d'Ottawa :

Robert Shouldice, avocat-conseil.

Transport Action Canada :

David Jeanes, président.

APPEARING

Wednesday, November 16, 2011

The Honourable Denis Lebel, P.C., M.P., Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

WITNESSES

Wednesday, November 16, 2011

Transport Canada:

Luc Bourdon, Director General, Rail Safety;
Carla White-Taylor, Director, Rail Safety Secretariat.

Tuesday, November 22, 2011

Railway Association of Canada:

Cliff MacKay, President and Chief Executive Officer.

Canadian National:

John Orr, Vice-President, Chief Safety and Sustainability Officer.

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

Le mercredi 16 novembre 2011

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

TÉMOINS

Le mercredi 16 novembre 2011

Transports Canada :

Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire;
Carla White-Taylor, directrice, Secrétariat de la Sécurité ferroviaire.

Le mardi 22 novembre 2011

Association des chemins de fer du Canada :

Cliff MacKay, président-directeur général.

Canadien National :

John Orr, vice-président, chef, Sécurité et développement durable.

(Suite à la page précédente)