

SENATE



SÉNAT

CANADA

Second Session
Forty-first Parliament, 2013-14

Deuxième session de la
quarante et unième législature, 2013-2014

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

LEGAL AND
CONSTITUTIONAL AFFAIRS

AFFAIRES JURIDIQUES
ET CONSTITUTIONNELLES

Chair:

The Honourable BOB RUNCIMAN

Président :

L'honorable BOB RUNCIMAN

Monday, June 16, 2014
Wednesday, June 18, 2014

Le lundi 16 juin 2014
Le mercredi 18 juin 2014

Issue No. 14

Fascicule n° 14

First (final) meeting on:

Bill C-37, An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act

Première (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales

Second (final) meeting on:

Bill S-221, An Act to amend the Criminal Code (assaults against public transit operators)

Deuxième (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi S-221, Loi modifiant le Code criminel (voies de fait contre un conducteur de véhicule de transport en commun)

INCLUDING:

THE TWELFTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-37, An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act)

THE THIRTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-221, An Act to amend the Criminal Code (assaults against public transit operators))

Y COMPRIS :

LE DOUZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales)
LE TREIZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-221, Loi modifiant le Code criminel (voies de fait contre un conducteur de véhicule de transport en commun))

APPEARING:

The Honourable Peter Van Loan, P.C., M.P.,
Leader of the Government in the House of Commons

COMPARAÎT :

L'honorable Peter Van Loan, C.P., député, leader du
gouvernement à la Chambre des communes

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
LEGAL AND CONSTITUTIONAL AFFAIRS

The Honourable Bob Runciman, *Chair*

The Honourable George Baker, P.C., *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Batters	Frum
Boisvenu	Jaffer
* Carignan, P.C. (or Martin)	Joyal, P.C.
* Cowan (or Fraser)	McInnis
Dagenais	McIntyre
	Plett
	Rivest

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator MacDonald (*June 12, 2014*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
AFFAIRES JURIDIQUES ET CONSTITUTIONNELLES

Président : L'honorable Bob Runciman

Vice-président : L'honorable George Baker, C.P.

et

Les honorables sénateurs :

Batters	Frum
Boisvenu	Jaffer
* Carignan, C.P. (ou Martin)	Joyal, C.P.
* Cowan (ou Fraser)	McInnis
Dagenais	McIntyre
	Plett
	Rivest

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 12 juin 2014*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, June 12, 2014:

Second reading of Bill C-37, An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act.

The Honourable Senator Batters moved, seconded by the Honourable Senator Martin, that the bill be read the second time.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Batters moved, seconded by the Honourable Senator Oh, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs.

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 12 juin 2014 :

Deuxième lecture du projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales.

L'honorable sénatrice Batters propose, appuyée par l'honorable sénatrice Martin, que le projet de loi soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

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

L'honorable sénatrice Batters propose, appuyée par l'honorable sénateur Oh, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, June 16, 2014
(34)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day, at 5:08 p.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Bob Runciman, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Baker, P.C., Batters, Boisvenu, Dagenais, Frum, Joyal, P.C., McInnis, McIntyre, Plett and Runciman (10).

In attendance: Robin MacKay and Julian Walker, analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, June 12, 2014, the committee began its study of Bill C-37, An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act.

APPEARING:

The Honourable Peter Van Loan, P.C., M.P., Leader of the Government in the House of Commons.

WITNESS:*Elections Canada:*

Marc Mayrand, Chief Electoral Officer.

The chair made an opening statement.

The minister made a statement and answered questions.

At 5:43 p.m., the committee suspended.

At 5:45 p.m., the committee resumed.

Mr. Mayrand made a statement and answered questions.

At 6:15 p.m., it was agreed that committee proceed with clause by clause consideration of Bill C-37, An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act.

It was agreed that the title stand postponed.

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

It was agreed, with leave, that the remaining clauses be grouped according to provinces listed in the bill.

It was agreed that clauses 2 to 15 carry.

It was agreed that clauses 15 to 24 carry.

It was agreed that clause 25 carry.

It was agreed that clauses 26 to 29 carry.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 16 juin 2014
(34)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 8, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Bob Runciman (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Baker, C.P., Batters, Boisvenu, Dagenais, Frum, Joyal, C.P., McInnis, McIntyre, Plett et Runciman (10).

Également présents : Robin MacKay et Julian Walker, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 12 juin 2014, le comité entreprend son étude du projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales.

COMPARAÎT :

L'honorable Peter Van Loan, C.P., député, leader du gouvernement à la Chambre des communes.

TÉMOIN :*Élections Canada :*

Marc Mayrand, directeur général des élections.

Le président prend la parole.

Le ministre fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 17 h 43, la séance est suspendue.

À 17 h 45, la séance reprend.

M. Mayrand fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 18 h 15, il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu de reporter l'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu, avec le consentement des membres du comité, de regrouper les articles restants en fonction des provinces énoncées dans le projet de loi.

Il est convenu d'adopter les articles 2 à 15.

Il est convenu d'adopter les articles 15 à 24.

Il est convenu d'adopter l'article 25.

Il est convenu d'adopter les articles 26 à 29.

It was agreed that clauses 30 and 31 carry.

It was agreed that clause 32 carry.

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

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that the chair report the bill to the Senate.

At 6:15 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 18, 2014
(35)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs met this day, at 4:38 p.m., in room 257, East Block, the deputy chair, the Honourable George Baker, P.C., presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Baker, P.C., Batters, Boisvenu, Dagenais, Frum, Jaffer, McInnis, McIntyre, Plett, Rivest and Runciman (11).

In attendance: Robin MacKay, analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, May 15, 2014, the committee continued its study of Bill S-221, An Act to amend the Criminal Code (assaults against public transit operators). (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 13.*)

WITNESSES:

Amalgamated Transit Union:

Robin West, International Vice President.

Amalgamated Transit Union Local 279:

Suzanne Burgess, Member.

Unifor Local 111:

Nathan Woods, President.

City of Ottawa:

Diane Deans, Councillor and Transit Commission Chair.

Canadian Urban Transit Association:

Patrick Leclerc, Vice President;

Alex Maheu, Manager of Government Relations and Policy.

The deputy chair made an opening statement.

Il est convenu d'adopter les articles 30 et 31.

Il est convenu d'adopter l'article 32.

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

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

Il est convenu que la présidence fasse rapport du projet de loi au Sénat.

À 18 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 18 juin 2014
(35)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 16 h 38, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable George Baker, C.P. (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Baker, C.P., Batters, Boisvenu, Dagenais, Frum, Jaffer, McInnis, McIntyre, Plett, Rivest et Runciman (11).

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

Aussi présents : Les sténographes du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 15 mai 2014, le comité poursuit son étude du projet de loi S-221, Loi modifiant le Code criminel (voies de fait contre un conducteur de véhicule de transport en commun). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 13 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Syndicat uni du transport :

Robin West, vice-président international.

Section locale 279 du Syndicat uni du transport :

Suzanne Burgess, membre.

Section locale 111 d'Unifor :

Nathan Woods, président.

Ville d'Ottawa :

Diane Deans, conseillère et présidente de la Commission du transport en commun.

Association canadienne du transport urbain :

Patrick Leclerc, vice-président;

Alex Maheu, gestionnaire, Politiques et relations gouvernementales.

Le vice-président prend la parole.

Mr. West, Ms. Burgess and Mr. Woods each made a statement and answered questions.

At 5:28 p.m., the committee suspended.

At 5:35 p.m., the committee resumed.

Ms. Deans and Mr. Leclerc each made a statement and, together with Mr. Maheu, answered questions.

At 6:14 p.m., it was agreed that committee proceed with clause by clause consideration of Bill S-221, An Act to amend the Criminal Code (assaults against public transit operators).

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that the chair report the bill to the Senate.

At 6:15 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

MM. West et Woods ainsi que Mme Burgess font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 17 h 28, la séance est suspendue.

À 17 h 35, la séance reprend.

Mme Deans et M. Leclerc font chacun une déclaration puis, avec M. Maheu, répondent aux questions.

À 18 h 14, il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-221, Loi modifiant le Code criminel (voies de fait contre un conducteur de véhicule de transport en commun).

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

Il est convenu que la présidence fasse rapport du projet de loi au Sénat.

À 18 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Shaila Anwar

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Tuesday, June 16, 2014

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs has the honour to present its

TWELFTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-37, An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act, has, in obedience to the order of reference of Thursday, June 12, 2014, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président,***BOB RUNCIMAN***Chair*

Thursday, June 19, 2014

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs has the honour to present its

THIRTEENTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill S-221, An Act to amend the Criminal Code (assaults against public transit operators), has, in obedience to the order of reference of Wednesday, June 4, 2014, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le vice-président,***GEORGE BAKER, P.C./C.P.***Deputy Chair***RAPPORTS DU COMITÉ**

Le lundi 16 juin 2014

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles a l'honneur de présenter son

DOUZIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 12 juin 2014, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le jeudi 19 juin 2014

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles a l'honneur de présenter son

TREIZIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi S-221, Loi modifiant le Code criminel (voies de fait contre un conducteur de véhicule de transport en commun), a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 4 juin 2014, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, June 16, 2014

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, to which was referred Bill C-37, An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act, met this day, at 5:08 p.m., to give consideration to the bill.

Senator Bob Runciman (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: We will come to order, please. Good day and welcome, colleagues, invited guests and members of the public who are following today's proceedings of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs.

We're meeting today for the purpose of studying Bill C-37, An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act. This bill changes the names of 30 electoral districts in Quebec, Ontario, Saskatchewan, Alberta and British Columbia, and amends the Electoral Boundaries Readjustment Act to change the name of the electoral district of the Northwest Territories.

To explain the bill in greater detail, please welcome the Honourable Peter Van Loan, Leader of the Government in the House of Commons.

Minister, thank you for being here. The floor is yours.

Hon. Peter Van Loan, P.C., M.P., Leader of the Government in the House of Commons: Thank you very much, Mr. Chair and honourable senators. I apologize for my delay, but we keep voting on things over on the other side.

It is a pleasure to appear before you on Bill C-37 with respect to riding name changes. It's called the "Riding Name Change Act, 2014."

I used to appear regularly before the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs in my previous capacity as the Minister for Democratic Reform. I understand it is now over six years since I last did that. I think, with the exceptions of Senators Joyal and Baker, everybody is a new face on this committee.

The riding name change act, 2014, represents in many respects the conclusion of the decennial constituency redistribution process. As you note, the Constitution requires a readjustment of representation in the House of Commons following each decennial census, and the May 2011 Census was no different in this respect.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 16 juin 2014

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 8, pour examiner le projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales.

Le sénateur Bob Runciman (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : La séance est ouverte. Bonjour et bienvenue à vous, chers collègues, à nos distingués invités et aux gens qui suivent les délibérations du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles.

Nous nous réunissons aujourd'hui pour examiner le projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales. Ce projet de loi change le nom de 30 districts électoraux au Québec, en Ontario, en Saskatchewan, en Alberta et en Colombie-Britannique. Il modifie de plus la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales afin de changer le nom du district électoral des Territoires du Nord-Ouest.

Nous sommes heureux d'accueillir l'honorable Peter Van Loan, leader du gouvernement à la Chambre des communes, qui nous expliquera plus en détail ce projet de loi.

Monsieur le ministre, nous vous remercions de votre présence. Vous avez la parole.

L'honorable Peter Van Loan, C.P., député, leader du gouvernement à la Chambre des communes : Merci beaucoup, monsieur le président et honorables sénateurs. Je vous prie d'excuser mon retard, mais les votes se multiplient à la Chambre des communes.

Je suis ravi de comparaître devant vous pour discuter du projet de loi C-37, la Loi de 2104 sur les changements de noms de circonscriptions.

Il fut un temps où je comparaisais régulièrement devant le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles en ma qualité de ministre responsable de la réforme démocratique. Je crois que ma dernière visite remonte à plus de six ans. Sauf erreur, je ne vois ici que des nouveaux visages, exception faite des sénateurs Joyal et Baker.

La Loi de 2014 sur les changements de noms de circonscriptions représente à bien des égards l'aboutissement d'un processus décennal de redécoupage électoral. Comme vous le savez, la Constitution exige une révision de la représentation à la Chambre des communes à la suite de chaque recensement décennal, et le recensement de mai 2011 n'a pas fait exception à cette règle.

In addition to changing the actual number of members of the House of Commons, the boundaries of electoral districts, more commonly known as ridings or constituencies, which are represented in the other place, also come under review. Redistribution with respect to both boundaries and names is often a sensitive time for politicians and the areas they represent since the composition of the constituency does go often to the heart of community identification.

For half a century, Parliament has delegated the power to delineate riding boundaries to independent commissions. That has become an accepted and established practice, with Parliament intervening only once to give effect to a second independent commission's work following a successful judicial review of a commission's report originally implemented.

The names by which we call these ridings, however, have presented a different story. I should say that this redistribution process went very smoothly. While some people may not have liked all outcomes, I don't think there was any suggestion by anyone anywhere that there was unfairness or bias in the composition of the commissions and how they carried out their work, which I think is commendable for all those who were on the commissions and those who participated in the process.

Now, the Electoral Boundaries Readjustment Act governs the redistribution process. To summarize it in a nutshell, there's an independent commission for each province. It's chaired by a superior court judge, who is appointed by the chief justice of each province. These commissions prepare a proposed electoral map, hold public hearings, prepare a revised map after that, and submit it to Parliament. Then the House of Commons Procedure and House Affairs Committee has an opportunity to hear objections, provided they are signed by at least 10 or more MPs, and the report of the Procedure and House Affairs Committee is then transmitted back to the commission of each province for them to consider before issuing their final report.

The objections that were filed with the Procedure and House Affairs Committee last year covered a broad sweep of issues related to a given commission's proposals. In some cases, the entire approach adopted for a series of ridings was challenged, or a small adjustment to a boundary might have been requested. In some cases, a revision was suggested for a riding name, or riding name changes were sought within a bigger package of amendments. In several cases, the commissions accepted the findings of the Procedure and House Affairs Committee, but in others, they declined to take action, whether on new boundaries or just for a changed name.

For example, I submitted an objection related to an area of my existing riding which is being placed in a new constituency. I proposed a small adjustment to the boundary between what

En plus de modifier le nombre de députés à la Chambre des communes, on procède à une révision des limites des districts électoraux, plus communément appelés circonscriptions ou comtés. Ce processus de révision des limites et des noms des circonscriptions est souvent un exercice délicat pour les politiciens et les citoyens qu'ils représentent, car la composition d'une circonscription est un élément clé dans l'identification d'une communauté.

Depuis un demi-siècle, le Parlement délègue à des commissions indépendantes le pouvoir d'établir les limites des circonscriptions électorales. C'est devenu une pratique reconnue et acceptée, le Parlement n'intervenant que pour donner effet au travail d'une seconde commission indépendante à la suite d'un contrôle judiciaire favorable de la mise en œuvre du rapport produit par la première commission.

Cependant, il en va parfois tout autrement de la détermination des noms à donner à ces circonscriptions. Je dois dire que le processus de redécoupage s'est très bien déroulé cette fois-ci. Bien que certaines décisions n'aient pas nécessairement plu à tout le monde, je ne pense pas que personne n'ait laissé entendre qu'il y ait pu avoir iniquité ou parti pris dans la composition des commissions et dans l'accomplissement de leur mandat. Je crois donc qu'il y a tout lieu de féliciter les membres de ces commissions et tous ceux qui ont participé au processus.

C'est la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales qui régit le processus de redécoupage. Si l'on résume, il y a une commission indépendante pour chaque province. La commission est présidée par un juge de la Cour supérieure qui est nommé par le juge en chef de la province. La commission prépare une proposition de carte électorale, tient des audiences publiques, apporte par la suite des changements à la carte proposée et soumet le tout au Parlement. Le Comité de la procédure et des affaires de la Chambre des communes peut alors entendre les objections, pour autant qu'elles soient appuyées par la signature d'au moins 10 députés, et soumettre son rapport à la commission de chaque province concernée pour qu'elle puisse le prendre en considération avant de produire son propre rapport final.

Les objections dont a été saisi l'an dernier le Comité de la procédure et des affaires de la Chambre portaient sur un large éventail de questions découlant des propositions formulées par les commissions. Dans certains cas, c'est l'approche globale adoptée pour une série de circonscriptions qui était contestée, ou alors on demandait une légère modification à la limite d'une circonscription. Dans d'autres dossiers, on suggérait de modifier le nom d'une circonscription, ou encore des changements de nom étaient demandés dans le cadre d'un vaste train de modifications. Bon nombre des conclusions du Comité de la procédure et des affaires de la Chambre ont été acceptées par les commissions concernées, mais d'autres ont refusé de faire quoi que ce soit, qu'il s'agisse de modifier les limites des circonscriptions ou simplement d'en changer le nom.

À titre d'exemple, j'ai moi-même formulé une objection quant à un secteur de ma circonscription actuelle qui se retrouvera au sein d'un nouveau district électoral. J'ai proposé une légère

would remain in my constituency of York—Simcoe and what would become Barrie—Innisfil. Although the Procedure and House Affairs Committee agreed with me, sadly, the Ontario commission did not. Even I couldn't get my way. But as I mentioned a few moments ago, Parliament has respected the work of those commissions on boundaries, even when I didn't get my way.

The names, however, have over time evolved a different kind of practice since the names of ridings are how we capture in a very few syllables the diverse communities we represent in the House of Commons.

To be clear, this bill deals only with riding names. It does not deal with any of the boundaries set by the independent redistribution process. None of them will be touched by the bill.

After the boundary commissions do their work, Parliament has often intervened to substitute a new or revised name for a constituency. Since the process of independent commissions was implemented in the 1960s, 185 riding names have subsequently been changed through acts of Parliament, so this is not a new practice.

It is undeniable that geography defines us. I would note in passing that Senate divisions represented by senators, except for the 24, of course, in the constitutionally defined divisions of the province of Quebec, are strictly optional designations that senators get to choose for themselves to style themselves. They have ranged from entire provinces at large to regions or cities or current or former constituencies in the house to small villages, where, you will recall, the senator for Yonge and Bloor represented one intersection where he was a retailer in the city of Toronto.

Bill C-37, with which you are presently seized, is a product of not just all-party cooperation in the House of Commons but also all-party input, despite its being in name a government bill.

I should add that the choice of proceeding through government legislation was adopted, just as it was 10 years ago after the previous decade's redistribution, as the most efficient vehicle available.

The present case, however, does feature a unique exception — one difference — from the usual dialogue between commissions and Parliament. One of the 31 suggested name changes relates to replacing the name for the Western Arctic constituency with the name “Northwest Territories.” This requires an amendment directly to the Electoral Boundaries Readjustment Act because the Northwest Territories has a single member in the House of Commons, and there was no commission to consider

révision des limites établies entre ce qui restera dans ma circonscription de York—Simcoe et ce qui deviendra Barrie—Innisfil. Le Comité de la procédure et des affaires de la Chambre a bien accueilli ma demande, mais ce ne fut malheureusement pas le cas de la commission ontarienne. Comme je viens de l'indiquer, le Parlement a toujours respecté le travail de ces commissions relativement aux limites des circonscriptions tant et si bien que je n'ai pas pu, moi-même, avoir gain de cause.

Au fil des ans, on en est toutefois venu à procéder de façon différente pour ce qui est des noms des circonscriptions, lesquels doivent refléter en un minimum de syllabes la diversité des collectivités que nous représentons à la Chambre des communes.

Pour que les choses soient bien claires, précisons que ce projet de loi traite uniquement des noms des circonscriptions. Il ne porte aucunement sur les limites établies dans le cadre du processus de redécoupage par des commissions indépendantes. Ces limites ne seront pas touchées par ces mesures.

Une fois le travail des commissions de délimitation complété, il n'est pas rare que le Parlement intervienne pour renommer une circonscription. Depuis la mise en œuvre du système des commissions indépendantes dans les années 1960, 185 noms de circonscriptions ont ainsi été modifiés ultérieurement au moyen de lois du Parlement. Ce n'est donc pas une pratique nouvelle.

Nul ne peut nier que la géographie nous définit. Je noterais en passant que les divisions sénatoriales sont désignées suivant des appellations qui relèvent uniquement du libre choix du sénateur qui les représente. Il va de soi que les 24 divisions sénatoriales définies par la Constitution pour la province de Québec font exception à ce chapitre. On retrouve donc toute une variété de noms pour ces divisions qui peuvent reprendre celui d'une province, d'une région, d'une ville, d'une circonscription, actuelle ou ancienne, à la Chambre des communes, d'un petit village et même, si vous vous rappelez bien, d'une intersection de la ville de Toronto suivant le nom choisi par le sénateur représentant Yonge et Bloor qui détenait un commerce à cet endroit.

Bien qu'il soit présenté comme une mesure émanant du gouvernement, le projet de loi C-37 dont vous êtes saisi est le fruit non pas seulement de la coopération entre tous les partis à la Chambre, mais aussi de la contribution de tous ces partis.

J'ajouterais que l'on a déterminé qu'il était plus efficace de procéder au moyen d'un projet de loi d'initiative gouvernementale, comme ce fut le cas il y a 10 ans, après le dernier redécoupage décennal.

Il y a toutefois un élément qui distingue la situation actuelle des échanges habituels entre les commissions et le Parlement. L'un des 31 changements suggérés vise à changer le nom de la circonscription de Western Arctic qui s'appellerait désormais « Territoires du Nord-Ouest ». Ce changement exige que l'on modifie directement la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales étant donné que les Territoires du Nord-Ouest n'ont qu'un député à la Chambre des communes, et

redistribution of that single constituency, since it represents the entirety of the territory. Legislative intervention is required because we have to update the name, which came into being back in 1976 when the Northwest Territories then moved from one to two constituencies and that name Western Arctic was applied.

Now, of the 31 proposed constituency names you see in Bill C-37, I can tell you that 12 came from Conservative members of Parliament, 14 from New Democratic MPs, and three from Liberal MPs, and an independent member requested two changes to reflect the upcoming division of his riding, and that is the Member of Parliament for Peterborough.

I can also tell you that no recommendation put forward by any one party led to an objection or veto from any of the other parties. Everyone was in consensus about the bill, and that was reflected with the process that followed.

We had all-party cooperation to pass the bill expeditiously through the House of Commons, I think, because of the process we adopted.

I am hopeful of securing Royal Assent for Bill C-37 this spring in order that Elections Canada and all the parties and their riding associations can make the necessary changes required by the act and do so at the earliest possible time when the cost implications are the most modest.

Since the new riding map would have taken effect only upon the first dissolution of Parliament after May 1, 2014, and since the next election is not due until the fall of 2015, there is ample time available to all concerned to embrace the two changes in an orderly manner, but timely enactment of the new names is, in my view, key to ensuring that orderliness.

Bearing in mind that Bill C-37 represents all-party input, all-party cooperation and is a housekeeping measure of relevance to the House of Commons, I would encourage you, honourable senators, to consider and support the bill without unreasonable delay and without amendment, and, with that, I would be pleased to answer any questions you might have.

The Chair: Thank you, minister. The clerk reminded me, when you talked about senators naming a constituency, of Senator Stollery's constituency of the corner of Bloor and Yonge, which you and I will know as the home of Stollery's fine men's wear.

Senator Joyal: I'm not from Toronto, but I know the quality.

Mr. Van Loan: What passes for fine men's wear outside the province of Quebec.

qu'aucune commission n'a été établie pour envisager le redécoupage de cette circonscription unique qui représente l'ensemble du territoire. Une mesure législative s'impose du fait que nous devons mettre à jour le nom de cette circonscription de Western Arctic qui existe depuis 1976, alors qu'on est passé d'une seule circonscription à deux pour les Territoires du Nord-Ouest.

Par ailleurs, parmi les 31 changements de noms proposés dans le projet de loi C-37, je peux vous dire qu'il y en a 12 qui viennent de députés conservateurs, 14 de députés néo-démocrates et 3 de députés libéraux. Les deux autres modifications ont été demandées par un député indépendant, celui de Peterborough, en prévision de la division prochaine de sa circonscription.

Je peux ajouter qu'aucune recommandation mise de l'avant par un parti n'a mené à une objection ou un veto de la part d'un autre parti. Ce projet de loi a été établi en mode de consensus, et le processus s'est déroulé dans la même veine.

Tous les partis ont offert leur collaboration pour que le projet de loi puisse être adopté rapidement à la Chambre des communes.

J'espère que le projet de loi C-37 pourra recevoir la sanction royale d'ici l'été de telle sorte qu'Élections Canada et toutes les associations de comté des différents partis puissent apporter les changements rendus nécessaires par cette loi dans les plus brefs délais de manière à réduire les coûts autant que possible.

Comme la nouvelle carte électorale ne pourrait prendre effet qu'au moment de la première dissolution du Parlement après le 1^{er} mai 2014 et que les prochaines élections ne sont prévues qu'à l'automne 2015, toutes les parties concernées disposent d'amplement de temps pour faire le nécessaire relativement aux deux changements proposés, pour autant que l'on adopte sans tarder les mesures concrétisant les changements de nom.

Étant donné que le projet de loi C-37 est le fruit de la contribution et de la coopération de tous les partis et représente une mesure d'ordre administratif importante pour la Chambre des communes, je vous encourage, honorables sénateurs, à examiner et appuyer ce projet de loi sans retarder indûment les choses et sans y apporter d'amendement. Je me ferai un plaisir de répondre à toutes vos questions à ce sujet.

Le président : Merci, monsieur le ministre. Pour ce qui est des noms donnés par les sénateurs à leur division, la greffière me rappelle que le sénateur Stollery a choisi Bloor et Yonge pour la sienne parce que c'est l'intersection où avait pignon sur rue, comme vous le savez aussi bien que moi, sa boutique de vêtements haut de gamme pour hommes.

Le sénateur Joyal : Je ne suis pas de Toronto, mais je sais que ce sont des vêtements haut de gamme.

M. Van Loan : En tout cas, ce qui est considéré haut de gamme à l'extérieur du Québec.

Senator Baker: Welcome, again, to the minister who has always performed his duties very well before this committee, and, certainly, on behalf of the Government of Canada. He's done an excellent job over the years.

I am puzzled, though, about one observation you made, minister. You said you wished to have your riding name changed. However, the commission overruled you, and if the commission overruled you, why didn't you then change the name and have it included in this bill?

Mr. Van Loan: It was not a name change I was seeking. It was a boundary change I was seeking.

Senator Baker: Okay.

Mr. Van Loan: If I made it through the bill, it would be a much more controversial piece of legislation. That's the way they used to do it in the olden days, and there are great editorial cartoons as a result.

Senator Baker: It is an unusual procedure, this custom we have, of the members of Parliament getting together and agreeing with one another after the entire process has concluded. In other words, the MPs have their say during the established process under the act and then at the end of the entire process, when all of the names of the ridings have been decided and they're all printed out on the map, and Elections Canada has produced all of these maps with the ridings changes on them and sent them to everybody on the mailing list, then a bill comes along, by consent of all members, traditionally, to change 31 riding names. A reasonable person on the outside would look at that say, "Well, why incur all this cost of changing and printing these things and everything having to be reprinted again?"

I understand your urgency in the matter because of the seven months, I think it is, that must exist between the calling of the election and the final decision or the old riding change would apply.

Why do you think, minister, we have this unusual custom at the end when everybody has had their say, when everything is printed up, that there be such a substantial change? One tenth of the riding names will change now with this legislation.

Mr. Van Loan: If I were to compare it with the process 10 years ago, there is one significant difference this year, and that's that almost half of the requested name changes in this legislation were actually requested from the commissions, and the commissions declined to enact those changes — 14 of the 31, almost half. So that's interesting. You would have to inquire of the commissions why they thought their judgment was better than that of members of Parliament, and it could be that they had very good reasons. If I were substituting my own personal views, I suspect some of these changes wouldn't be coming forward. However, they reflect

Le sénateur Baker : Je souhaite à nouveau la bienvenue à un ministre qui s'est toujours bien acquitté de ses tâches devant notre comité et qui fait assurément un excellent travail depuis des années pour le compte du gouvernement du Canada.

Il y a toutefois, monsieur le ministre, une de vos observations qui m'a laissé perplexe. Vous avez indiqué que vous souhaitiez que le nom de votre circonscription soit changé. Comme la commission n'a pas acquiescé à cette requête, je me demande pourquoi vous n'avez pas procédé au changement de nom par la suite pour l'inclure dans ce projet de loi?

M. Van Loan : Ce n'est pas un changement de nom que je demandais. Je voulais que les limites de ma circonscription soient modifiées.

Le sénateur Baker : Je vois.

M. Van Loan : Si j'avais voulu le faire au moyen du présent projet de loi, celui-ci serait beaucoup plus controversé qu'il ne l'est maintenant. C'est la façon dont on faisait les choses à une certaine époque, au grand bonheur des caricaturistes politiques.

Le sénateur Baker : Je trouve un peu inhabituel cette façon de procéder qui voit des députés se concerter pour apporter des changements une fois l'exercice terminé. Ainsi, les députés ont leur mot à dire dans le processus établi en vertu de la loi, puis, une fois que tout a été fait, que l'on a convenu des noms de toutes les circonscriptions et que la carte électorale a été imprimée par Élections Canada en incluant tous les changements apportés, puis expédiée à tous ceux qui figurent sur la liste d'envoi, on arrive avec un projet de loi comme celui-ci, s'appuyant sur le consentement de tous les députés conformément à la tradition, pour modifier 31 noms de circonscription. Une personne raisonnable voyant les choses de l'extérieur pourrait bien se demander pourquoi on engage tous ces coûts pour modifier les noms et imprimer ces cartes s'il faut par la suite tout recommencer.

Je comprends que vous souhaitiez que les choses ne traînent pas étant donné la période de sept mois qui doit s'écouler entre la finalisation d'un changement touchant une circonscription et le déclenchement des élections.

Comment expliquez-vous, monsieur le ministre, cette coutume inhabituelle que nous avons de permettre que des changements importants soient apportés après que chacun ait déjà eu son mot à dire et que tout ait déjà été imprimé? Ce projet de loi aurait pour effet de changer le nom du dixième des circonscriptions.

M. Van Loan : Il y a une différence importante par rapport à la manière dont les choses se sont déroulées il y a 10 ans, à savoir que près de la moitié des demandes de changement de nom incluses dans ce projet de loi-ci ont été soumises aux commissions qui les ont rejetées. C'est le cas pour 14 des 31 changements demandés, soit près de la moitié. C'est assez intéressant. Il faudrait que je demande aux membres des commissions pourquoi ils estiment avoir un meilleur jugement sur la chose que les députés, et il se pourrait fort bien que l'on me fournisse d'excellentes raisons. Si c'est moi qui devais trancher, il y a sans

what was the process, in our view, that we should respect the ability of members of Parliament to have some judgment as to what is the most appropriate way of describing their constituency that reflects those community values.

I think that's the principle that goes behind this bill. There are some other principles that make sense. One is an effort to preserve historical names to the extent possible. That's one I value greatly that I think makes great sense. I'm a great fan of shorter names. I know there are others who share that perspective, but at the end of the day, the principle we put behind this bill that all parties endorse is that individual MPs are the best judge.

I will also note that our practice has been that you kind of get this shot, this one chance for everybody to throw their changes into one bill. If you miss that, after that, you will have to do it through a private member's bill.

Instead of waiting for 31 private members' bills to come through, changing the map every two months as one of them finally gets Royal Assent, it makes a lot more sense to have an opportunity for one good, quick, clean start. That I think is a practical improvement in doing a single government bill that involves everyone's input.

Senator Batters: Minister Van Loan, thank you for coming to our committee today. Welcome back after a little bit of an absence, as you said.

Just on Senator Baker's question, would it perhaps be the case that the boundaries commissions are primarily looking at the boundaries and that's the main thing they're looking at, so name changes they may perhaps view as not as significant in their scope of duties?

Mr. Van Loan: I wouldn't want to try and divine what goes on in their minds when in some cases they accept the suggestions, in others they don't. In the process of defining boundaries, absolutely, the name is an important part of it. As I say, if we went through all the ridings in the country, we'd all come up with different names for a whole bunch of them. It may be as much as the different views of people based on their experiences.

Senator Batters: Could you please tell this committee about the process that was followed in 2003? That was the last time that this type of legislation was brought forward, and it was brought forward at that point by the then Liberal government — and clearly I have trouble saying that — when a similar piece of riding name change legislation was brought forward.

doute certains des changements proposés qui ne seraient pas apportés. Ces propositions découlent toutefois du processus en place et nous estimons qu'il faudrait considérer les députés capables de faire montre de discernement quant à la façon la plus appropriée de désigner leur circonscription en fonction des valeurs des citoyens qui y résident.

Je pense que c'est le principe qui sous-tend ce projet de loi. Il y a quelques autres principes qui sont tout à fait logiques. On devrait notamment s'efforcer de conserver dans la mesure du possible les noms historiques. C'est une considération qui revêt une grande importance à mes yeux. J'aime bien aussi les noms plus courts. Je sais que d'autres sont du même avis, mais ce projet de loi s'appuie en définitive sur le principe endossé par tous les partis voulant que le député soit le mieux placé pour juger.

J'ajouterais que notre pratique consiste à donner à tous les députés cette occasion de proposer leurs changements à l'intérieur d'un seul et même projet de loi. Si vous ne profitez pas de cette occasion, vous devez tenter votre chance par la suite avec un projet de loi d'initiative parlementaire.

Plutôt que d'attendre que 31 projets de loi d'initiative parlementaire soient présentés, et de devoir modifier la carte à tous les deux mois lorsque l'un d'eux reçoit finalement la sanction royale, il est beaucoup plus logique de permettre à tous de s'exprimer sans tarder pour en arriver à une position de départ acceptable. J'estime que c'est le principal avantage qu'il y a à opter pour un projet de loi d'initiative gouvernementale auquel tous peuvent contribuer.

La sénatrice Batters : Monsieur le ministre Van Loan, je vous remercie de votre comparution devant notre comité après une assez longue absence, comme vous l'avez indiqué.

Pour revenir à la question posée par le sénateur Baker, la situation ne serait-elle pas attribuable au fait que les commissions de délimitation se penchent principalement sur les limites des circonscriptions et considèrent donc que le choix du nom qu'on peut leur donner ne représente pas un aspect aussi important de leur mandat?

M. Van Loan : Je ne veux surtout pas essayer de deviner ce qui peut passer par l'esprit des membres de ces commissions que je vois accepter certains des changements suggérés, mais en refuser d'autres. Je dirais que le choix du nom est l'un des aspects importants du processus de délimitation des circonscriptions. Si nous devons nous pencher sur toutes les circonscriptions du pays, nous proposerions sans doute des noms différents pour bon nombre d'entre elles. Chacun peut avoir son propre point de vue à ce sujet en fonction de ses expériences personnelles.

La sénatrice Batters : Pourriez-vous nous parler du processus qui a été suivi en 2003? C'est la dernière fois qu'un projet de loi semblable a été présenté pour modifier le nom des circonscriptions et c'était à l'initiative du gouvernement libéral — il semble bien qu'il me soit difficile d'énoncer une telle chose — qui était alors au pouvoir.

Mr. Van Loan: It was, in fact, a virtually identical process. I was not here, but the legislation was brought forward, as it is in this case, with the suggestions that all parties, all members of Parliament have an opportunity to provide. I will point out that in our case, we have a number of independents. I don't know that there were any that fit that profile 10 years ago that sought name changes, but we went beyond, obviously, the political parties in our consultation to also include the independent members of Parliament.

Senator Batters: You spoke briefly about that in your opening statement. Although this is a government bill, there are many examples of riding name changes proposed by opposition and independent MPs and that are included with this bill. I noted in your opening statement, you said that there were more opposition member requests that were accepted actually than even government member requests.

Mr. Van Loan: That's correct.

Senator Batters: Could you tell us a little bit about that, please?

Mr. Van Loan: I would have to go to my fancy chart to figure it out, but 12 of the 31 changes are from Conservative MPs.

Senator Batters: Thank you.

Mr. Van Loan: This is mostly an NDP bill. Are there any NDP senators here? I don't think so. I now just secured the defeat of the bill.

Senator Joyal: Thank you, Mr. Minister, for the information you are providing us. When this committee considered the changes following the revision of 2003, this committee published a report with observations. One of the observation that we made, and I was a member of the committee at that time, was essentially to provide for a process through which, if there is a challenge to the recommendations of the commission, as there are for 14 of them that you mentioned, there would be a process through which an MP could have an open consultation process, through which he would be able to establish his request on some kind of popular support.

It is not only a personal initiative, because the commission, when it draws up boundaries or proposes to change names, invites public input. In other words, there is publication that a committee sits, that you can file a representation in a written form; now you can file it through the Internet and so on. In other words, the commission comes to a conclusion with some kind, in general terms, of public input.

I am not challenging the right of an MP to come forward with a name change, but if there is a proposal to change the name, the committee thought in 2004 that there should be a process through which there is at least a period open for public input to react to a proposed name, because some of the names, the way I read the bill, go from short names to very, very long names. Some of the

M. Van Loan : Le processus était essentiellement le même. Je n'étais pas ici, mais je peux vous dire que la loi a été présentée, comme celle-ci, en intégrant les suggestions que tous les partis, tous les députés ont eu l'occasion de formuler. Je dois signaler que nous avons actuellement un certain nombre de députés indépendants. Je ne sais pas si la situation s'y prêtait il y a 10 ans, mais nous ne nous sommes pas arrêtés cette fois-ci aux seuls partis politiques. Nous avons en effet étendu notre consultation à tous les députés indépendants.

La sénatrice Batters : Comme vous l'avez mentionné dans votre déclaration préliminaire, même s'il s'agit d'un projet de loi du gouvernement, il comporte de nombreux changements de noms qui sont proposés par des membres de l'opposition et des députés indépendants. Vous avez d'ailleurs souligné que, parmi les demandes acceptées, celles provenant des députés de l'opposition étaient plus nombreuses que celles formulées par des députés du parti ministériel.

M. Van Loan : C'est exact.

La sénatrice Batters : Pourriez-vous nous donner de plus amples détails à ce sujet?

M. Van Loan : Si j'en crois le graphique complexe que j'ai ici, 12 des 31 changements proposés ont été demandés par des députés conservateurs.

La sénatrice Batters : Merci.

M. Van Loan : C'est essentiellement un projet de loi d'initiative néo-démocrate. Y a-t-il des sénateurs néo-démocrates ici? Je ne pense pas. Je crois que je viens de sonner le glas de ce projet de loi.

Le sénateur Joyal : Merci, monsieur le ministre, pour toutes ces précisions que vous nous donnez. À l'issue de notre évaluation des modifications apportées après la révision de 2003, notre comité a produit un rapport assorti de différentes observations. J'étais alors membre du comité, et nous avons notamment recommandé l'établissement d'un processus de consultation publique qui permettrait à un député de fonder sa demande sur un certain soutien populaire dans les situations où les recommandations de la commission seraient contestées, comme ce fut le cas pour 14 d'entre elles cette fois-ci.

Ce n'est pas seulement une initiative personnelle, car la commission sollicite déjà la contribution du public lorsqu'elle établit de nouvelles limites ou propose des changements de nom. Ainsi, les gens sont avisés que la commission tiendra séance et qu'ils pourront notamment soumettre un mémoire écrit, ce qui peut maintenant se faire via Internet. Autrement dit, la commission en arrive à des décisions qui s'appuient d'une certaine manière sur un processus de consultation publique.

Je ne conteste pas le droit d'un député de proposer un changement de nom, mais notre comité était d'avis en 2004 qu'une telle proposition devrait tout au moins donner lieu à une période de consultation publique pour permettre aux gens de réagir au nouveau nom proposé, car il peut y en avoir toute une variété, comme on peut le constater dans ce projet de loi, qui va de

names they refer to, instead of using only the family name, add the first name, like Charles-LeMoyne in Longueuil, for instance. Everyone knows LeMoyne in the region but they propose Charles-LeMoyne. It's the same with other proposals.

Wouldn't it be better to have a more open process for the public input into that so that, in fact, it is seen, especially when you challenge the recommendation of the commission, that there is a base of support for that at the riding level?

Mr. Van Loan: I'm personally a big fan of the change of the name from Rideau—Carleton to Carleton as a good example of a way of doing it that I think pays respect to historical traditions and shortens it, which are two good principles.

That being said, I think one has to be wary of having too many processes, and the costs and difficulty that go with it. We have a process. It is the redistribution process, and people do have an opportunity for input there, and then we have always recognized that Parliament has an opportunity at the end of the day.

I think the ability to divine public input is one of the challenges commissions face. It would be a fact that at the time they are doing their work, many of the witnesses that appear before them have interests, some of which might even be described as partisan, if I can put it that way, and that becomes the focus of the activity. Although public input is sought, the question of constituency names or riding names is secondary to the main agenda item, which is the boundaries.

Finally, ultimately, because the boundaries aren't final until their final report, in many cases any inputs you are providing on names are presupposing hypothetically what the commission might do with the boundaries in the end.

I would not think it would make sense to then set up a second expensive process, after having set the boundaries, to then go out for additional public consultation to seek input on riding names. While there might be some value in it, I think the value would be out of proportion to the costs and difficulty of the process.

We trust members of Parliament, who are elected, who have a mandate from their community, to provide that voice to that community. That's what we're doing here.

Senator Joyal: What I was referring to was, in fact, a recommendation by the committee of the House of Commons when they considered amendments to the Electoral Boundaries Readjustment Act because they recognized that sometimes there are different views on the names of ridings.

noms très courts à d'autres beaucoup plus long. Il arrive par exemple que l'on ne se limite pas au nom de famille et qu'on ajoute le prénom comme pour Charles-LeMoyne à Longueuil. Tout le monde connaît LeMoyne dans la région, mais c'est Charles-LeMoyne que l'on a proposé. Il y a d'autres exemples de la sorte.

Ne serait-il pas préférable d'avoir un processus plus ouvert pour permettre à la population d'avoir son mot à dire de telle sorte qu'un député pourrait contester la recommandation de la commission en bénéficiant d'une base de soutien au niveau de sa circonscription?

M. Van Loan : Pour vous donner un exemple de l'application de deux excellents principes à suivre, disons que je suis extrêmement favorable au changement de nom de la circonscription Rideau-Carleton qui deviendrait simplement Carleton, ce qui permet à la fois de respecter les traditions et d'abrégier le nom utilisé.

Cela étant dit, je pense qu'il est toujours bon d'éviter la multiplication des processus de même que les coûts et les difficultés que cela engendre. Nous avons un processus de redécoupage en place, et les gens ont la possibilité de s'exprimer. Nous avons toujours aussi laissé au Parlement la possibilité d'intervenir à la fin de l'exercice.

Je crois que l'une des difficultés du travail des commissions réside dans leur capacité à jauger l'opinion publique. En effet, bon nombre des témoins qui comparaissent lors des audiences des commissions sont là pour défendre des intérêts que l'on pourrait même qualifier de partisans, et qui déteignent sur tout le reste. Bien que la contribution du public soit sollicitée, la question du nom des circonscriptions demeure secondaire par rapport au point principal à l'ordre du jour, à savoir la délimitation de ces circonscriptions.

Au bout du compte, puisque les délimitations ne seront pas finales avant le rapport définitif, vos commentaires sur les noms reposent bien souvent sur l'hypothèse des limites que la commission définira finalement.

Je ne crois pas qu'il serait logique d'engager par la suite une deuxième procédure coûteuse, c'est-à-dire de tenir une consultation publique supplémentaire pour solliciter des commentaires sur les noms des circonscriptions une fois les limites établies. Même si une telle procédure pourrait être utile, je pense qu'elle serait exagérée compte tenu du coût et des difficultés qui s'y rattachent.

Nous faisons confiance aux députés, qui sont élus et qui ont pour mandat de représenter les électeurs. Voilà ce que nous faisons ici.

Le sénateur Joyal : En fait, je faisais plutôt référence à une recommandation du comité de la Chambre des communes ayant étudié des amendements à la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales, puisque celui-ci reconnaissait la présence, dans certains cas, d'opinions divergentes concernant les noms des circonscriptions.

I have here in front of me Recommendation 9. They proposed a system through which it would not be seen as being unilateral only, but open to much broader consultation, and it would be binding. In other words, once you did the consultation process, you could go and there would be no dispute about the fact that the conclusion would be fair and have support among the public. That's essentially the way I read Recommendation 9 that the House of Commons made in those days. I feel there was wisdom in that recommendation. That's why I would want to see that recommendation being acted upon in some way, so it would be easier to streamline the process.

Mr. Van Loan: To me that does not sound like streamlining; it sounds like setting up an additional process that would require effort. If I think of my own constituency, if we were to put notices in newspapers to inquire as to what the name of the constituency might be, I could see only the most interested of the self-interested folks would show up, who might have very bizarre suggestions. Perhaps they would suggest the constituency be named "the great Van Loan constituency" and people could vote for that. Only those people would show up at the hearings, and then it would be binding and we'd be stuck with it.

I think the process, as we have it, is a fairly efficient one and there's no need to deal with something more awkward at the end just to deal with names and make it binding. We can have confidence in our legislators on this one.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Thank you, minister. You mentioned the matter of constituency names. I saw, among others, in Quebec, the riding of Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix. I have another example in the south end of Montreal: Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères. If I were elected to one of those ridings, I would need a huge business card, since the names are very long.

Obviously, voters like to identify with their constituency. I assume that people will become accustomed to these names. If they are voting in a riding like Pierre-Boucher, even I, as someone from Montreal, would like to think that Pierre Boucher is a guy from Boucherville. I think that the three parties actually agreed on those names. So I assume that NDP members chose those names, since they are very confusing.

[*English*]

Mr. Van Loan: The process we followed involved the circulation of the names to all parties. There was an opportunity, if the parties felt an objection to the names proposed by others, to raise that. In this case, none were raised. I'm sympathetic to the points you make, but at the end of the day the principle we have tried to articulate and follow here, which I

J'ai d'ailleurs la neuvième recommandation sous les yeux. Le comité proposait un système qui ne serait pas perçu comme étant unilatéral, mais plutôt ouvert à des consultations beaucoup plus vastes qui seraient contraignantes. Autrement dit, après les consultations, vous pourriez aller de l'avant, et personne ne remettrait en question la justesse de la conclusion et son appui auprès du public. C'est donc ainsi que j'interprète la neuvième recommandation que la Chambre des Communes a formulée précédemment. Je trouve qu'elle était sage, et c'est pourquoi j'aimerais qu'on y donne suite d'une façon ou d'une autre, ce qui permettrait de simplifier la procédure.

M. Van Loan : À mes yeux, cela n'a rien d'une simplification; on semble plutôt ajouter une procédure qui exigerait un effort supplémentaire. Prenons l'exemple de ma propre circonscription : si nous publions des annonces dans les journaux pour demander aux citoyens quel devrait en être le nom, je peux imaginer que seuls les citoyens très intéressés ou ayant des intérêts personnels se manifesteront. Ils pourraient alors suggérer des noms très étranges, comme « la grande circonscription Van Loan », pour lequel les gens pourraient ensuite voter. Seuls ces gens se présenteraient aux audiences, mais puisque la procédure serait contraignante, nous serions coincés avec ces noms.

Je pense que la procédure actuelle est assez efficace. Nous n'avons pas besoin de nous retrouver avec des bizarreries en fin de compte simplement parce que la procédure visant à déterminer le nom est contraignante. Nous pouvons faire confiance à nos législateurs à ce chapitre.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Merci, monsieur le ministre. Vous l'avez mentionné, on parlait des noms des circonscriptions. Je voyais, entre autres, au Québec, la circonscription de Beauport—Côte-de-Beaupré—Île d'Orléans—Charlevoix. J'en voyais une autre dans la région sud de Montréal : Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères. Je dirais que si j'étais élu député dans ces circonscriptions, cela me prendrait une carte d'affaires de 8,5 par 11 pour m'identifier, car ce sont des noms qui sont très longs.

Évidemment, les électeurs aiment s'identifier à leur circonscription. J'imagine que les gens vont s'y retrouver, et si on a à voter dans une circonscription comme Pierre-Boucher, même pour moi qui suis originaire de Montréal, j'ose croire que Pierre Boucher est un gars de Boucherville. Je crois que, en fait, ce sont les trois partis qui ont choisi les noms; donc, j'imagine que ce sont des députés du NPD qui ont choisi ces noms, parce qu'on ne s'y retrouve pas.

[*Traduction*]

M. Van Loan : Dans le cadre de la procédure que nous avons suivie, les noms ont été distribués à tous les partis. Si un d'entre eux avait eu un problème avec le nom que d'autres ont proposé, il avait l'occasion de s'y opposer. Dans ce cas, personne n'est intervenu. Je comprends ce que vous dites, mais somme toute, le principe que nous avons essayé d'énoncer et de respecter ici, et

think is a valid one, is that of entrusting the local members. Those members may have, in the case of the NDP, provided advice and submission through a party submission. It was my understanding that came from the individual members of Parliament.

Senator Frum: Minister, I think at this point you've answered this question three times, but I will try to ask it again. It's interesting, even from a sociological point of view, that you do have a place where Nepean—Carleton is dropping the "Nepean" and Ottawa—Orléans is dropping the "Ottawa," whereas my riding of St. Paul's is adding the "Toronto." There does appear to be a lack of consistency in those kinds of choices. You've made it very clear there is no guiding principle; this is because of the desires of the members.

Could you comment on if you think there's a problem with that lack of consistency?

Mr. Van Loan: I think it would be impossible to try and come up with a general rule that would work as a straightjacket. Though as I said, the principles of seeking shorter names and respecting historical names are good, and I think the commissions in many cases took that into account and did exercise those principles, for whatever reason.

What I would often hear from members seeking to lengthen their names are, "Well, I have an important part of my constituency and they don't see themselves in this," or "The municipal council has asked me to bring this forward," or "Folks in this municipality would like to see this in that name." I think you have to balance these different concepts, and at the end of the day we have, through our process, tried to trust the individual members of Parliament.

Senator McIntyre: Thank you, minister, for being here today and for your presentation. Congratulations; your bill reached consensus and was adopted unanimously in the House of Commons.

I understand the commission prepares a final report, with or without amendments, and that report is then sent to the Chief Electoral Officer and the Speaker of the House of Commons. The CEO then drafts a representation order and transmits it to you as house leader. Do you have power to make any changes to the representation order? Who has the final say on the representation order?

Mr. Van Loan: I believe the effect of the statute to my role is merely one of — I don't want to say it — courier boy, but essentially to transmit and communicate to the House of Commons. There is no discretion in the house leader to change that representation order.

Senator McIntyre: There is not?

que je trouve pertinent, c'est de faire confiance aux députés des circonscriptions. Dans le cas du NDP, ces députés ont peut-être fourni des conseils et des propositions au moyen d'un argument. J'ai cru comprendre que le tout venait des députés eux-mêmes.

La sénatrice Frum : Monsieur le ministre, je pense que vous avez déjà répondu trois fois à la question, mais je vais essayer de la poser à nouveau. Il est intéressant, même d'un point de vue sociologique, qu'une circonscription comme Nepean—Carleton laisse tomber le « Nepean », et qu'Ottawa—Orléans se départisse « d'Ottawa », alors qu'on ajoute le mot « Toronto » au nom de ma circonscription de St. Paul's. Il semble bel et bien manquer d'uniformité dans ce genre de décisions. Vous avez très clairement précisé qu'il n'y avait aucun principe directeur, suivant la volonté des députés.

Pourriez-vous nous dire si vous pensez que ce manque d'uniformité pose problème?

M. Van Loan : Je pense qu'il serait impossible d'essayer de formuler une règle générale qui permettrait de tout englober. Mais comme j'ai dit, la concision du nom et le respect des noms historiques sont de bons principes, et je crois que les commissions en ont souvent tenu compte et ont bel et bien appliqué ces principes pour une raison quelconque.

Les arguments que présentent souvent les députés qui souhaitent allonger le nom de leur circonscription, c'est qu'une part importante des électeurs ne se sentent pas interpellés par le nom, que le conseil municipal leur a demandé d'en faire la proposition, ou que les citoyens de la municipalité en question voudraient ajouter ce segment au nom. Je pense qu'il faut trouver un équilibre entre ces différents concepts; nous avons finalement essayé de faire confiance aux députés dans le cadre de la procédure.

Le sénateur McIntyre : Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence et de votre exposé. Félicitations : votre projet de loi a fait consensus et a été adopté à l'unanimité à la Chambre des communes.

Je crois savoir que la commission prépare un rapport définitif, avec ou sans amendements, et que ce rapport sera ensuite envoyé au directeur général des élections, ou DGE, et au Président de la Chambre des communes. Le DGE rédigera ensuite un décret de représentation électorale, qu'il vous fera parvenir en tant que leader du gouvernement à la Chambre. Avez-vous le pouvoir d'apporter quelque modification que ce soit au décret de représentation électorale? Qui a le dernier mot à ce sujet?

M. Van Loan : Je crois que j'ai simplement joué un rôle de messenger dans le cas des mesures législatives; essentiellement, je n'ai fait que transmettre et communiquer l'information à la Chambre des communes. Le leader à la Chambre n'a pas le pouvoir de modifier ce décret de représentation électorale.

Le sénateur McIntyre : Non?

Mr. Van Loan: The way in which a change has to be effected would require a decision by Parliament through legislation to either alter the process or to, after the fact, alter the outcome of the process. That would require a legislative change.

Senator McInnis: Thank you, minister, for being here. The objections require 10 MPs going behind any suggested change. Is it possible for the MPs to appear before the provincial commission?

Mr. Van Loan: It is, and some have. I think it's generally discouraged, and some commissions take a bit of a dim view of it; some do not. Each commission appears to be a bit different and is literally different in its people composition. Every 10 years, new commissions are established and there are three-member commissions. The Speaker appoints the other two after the chair, as appointed by the Chief Justice of the province. They could appear as individuals.

The effort, as it's structured, is designed to seek to focus the MP's input through the Procedure and House Affairs Committee. I don't sit on the Procedure and House Affairs Committee, but my understanding of their process is they tried for the most part to recommend only changes both to names and to boundaries to which there was consensus or no objections, that is, all members who appeared before them had the same view. In the event that there were competing provisions, which occurred in the case of certain boundaries — I don't know if it occurred in names but certainly with boundaries — they would report both perspectives without necessarily recommending an outcome.

For the most part, that's what the Procedure and House Affairs Committee did.

Senator McInnis: I should know this: Boundaries are predominantly based on population. Is that right?

Mr. Van Loan: Yes. It's very complex. We come up with this targeted quotient, which should be the target population to ensure every riding is roughly equal. Then the commission will try to have a measure of flexibility to allow them to reflect communities, historical constituency boundaries. It's part science, part art, part math, part politics.

Senator McInnis: Really?

Mr. Van Loan: Yes.

Senator Joyal: The Supreme Court made the same reference.

Mr. Van Loan: We could go through the various floors. There is the Senate floor. No province can have fewer seats in the House of Commons than they do in the Senate. As a result, you're not going to have a target of around 106,000, as it was for Ontario, for a constituency. You will end up with a much smaller number for Prince Edward Island, as an example.

Senator McInnis: The matter of geography really doesn't play a role at all. There are some ridings that are — or does geography play a large role?

M. Van Loan : Pour y apporter une modification, il faudrait une décision du Parlement par voie législative visant à changer la procédure ou, par la suite, d'en modifier l'issue. Mais cela nécessiterait une modification législative.

Le sénateur McInnis : Monsieur le ministre, je vous remercie d'être avec nous. En cas d'objection, 10 députés doivent appuyer toute proposition de modification. Un député pourrait-il comparaître devant la commission provinciale?

M. Van Loan : Oui, et certains l'ont fait. Je pense que c'est généralement déconseillé et que certaines commissions voient cela d'un mauvais œil, mais d'autres pas. Chaque commission semble être un peu différente et présenter littéralement une composition différente. Tous les 10 ans, de nouvelles commissions de trois membres sont créées. Le Président nomme les deux autres après que le juge en chef de la province en nomme le président. Les députés pourraient comparaître à titre individuel.

Cette structure a pour objectif de limiter la participation du député au Comité de la procédure et des affaires de la Chambre. Je n'y siège pas, mais je crois savoir que celui-ci a essayé la plupart du temps de ne recommander des modifications qu'aux noms et délimitations qui faisaient l'unanimité ou pour lesquels il n'y avait pas eu d'objections, c'est-à-dire que tous les députés qui comparaissent étaient du même avis. En cas de divergences, comme c'est arrivé avec certaines frontières — j'ignore si c'est arrivé au sujet des noms aussi —, le comité rapportait les deux points de vue sans nécessairement recommander la voie à suivre.

Dans l'ensemble, c'est ce qu'a fait le Comité de la procédure et des affaires de la Chambre.

Le sénateur McInnis : Je devrais le savoir, mais les limites dépendent surtout de la population, n'est-ce pas?

M. Van Loan : Oui. C'est très complexe. Nous déterminons un quota cible, qui devrait être la population visée afin que chaque circonscription compte plus ou moins autant d'électeurs. La commission essaie ensuite de laisser une certaine souplesse pour ajuster les circonscriptions aux collectivités et aux limites d'autrefois. C'est un juste milieu entre la science, les arts, les mathématiques et la politique.

Le sénateur McInnis : Vraiment?

M. Van Loan : Oui.

Le sénateur Joyal : La Cour suprême l'a souligné.

M. Van Loan : Nous pourrions passer en revue les différents seuils. Il y a le seuil du Sénat où aucune province ne peut avoir moins de sièges à la Chambre des communes qu'elle n'en a au Sénat. Par conséquent, la cible ne sera pas de 106 000 par circonscription, comme c'était le cas en Ontario. Le chiffre sera beaucoup moins élevé pour l'Île-du-Prince-Édouard, par exemple.

Le sénateur McInnis : La géographie n'a pas vraiment un rôle à jouer dans tout ça. Certaines circonscriptions — ou la géographie joue-t-elle un rôle plus important?

Mr. Van Loan: I would say it plays a very large role. You will find a range in populations, especially when you get into more remote areas; for example, in northern Ontario constituencies, you may have a significantly lower population. By virtue of the fact you have larger geography, the commission will create some flexibility in that regard.

Something the commission for Ontario did, which they did not do explicitly, but if you look at what they did in outcome, they tried to take account of high growth areas and perhaps give them a little lower — below the target population — knowing that by the time the next election and the one after came around, they'd be closer to being equal. That's not an explicit principle, but it seems that's what they did in practice.

Geography is definitely a big factor, as is respect for municipal boundaries. For example, the request of change I made no doubt failed because it involved carving up a municipality, and they wanted to keep the municipal boundary as intact as they could.

The Chair: We have some time for a second round. Senator Baker, did you wish to ask a question?

Senator Baker: No.

Senator Joyal: Everything starts in politics and ends up in money. You said it would be minimal cost. Do you have an idea of what the minimum cost is in that case?

Mr. Van Loan: I don't know the cost, but I believe it would have to be a lot less than any cost we would have seen 10 years ago, because we have changed with technology. A lot of these documents never even get printed; they simply appear on websites, and people can print them themselves. To make changes like that, the cost becomes much lower.

Technology has made this a less expensive exercise. The speed at which changes can be made and the fact that we're doing them reasonably early in the process are things that will minimize any costs to Elections Canada.

Senator Joyal: In other words, since the readjustment of the boundaries, there haven't been any printed materials that would need to be scrapped away?

Mr. Van Loan: I cannot say that for certain, but there would be a lot less than in the past.

Senator Joyal: But you have no figure to propose.

Mr. Van Loan: No, that is something you would have to ask Elections Canada.

However, I believe it would be more efficient to do that all in one go now, rather than having private members' bills coming down the pipe over time.

M. Van Loan : Je dirais qu'elle joue un rôle très important. La population varie beaucoup, notamment dans les régions plus éloignées. Par exemple, la population est considérablement moins élevée dans les circonscriptions du nord de l'Ontario. En raison du territoire plus grand, la commission disposera d'une certaine marge de manoeuvre.

Une chose qu'a fait la commission de l'Ontario, pas explicitement, mais on le constate en analysant les résultats, c'est qu'elle a tenté de tenir compte des régions à forte croissance et de leur attribuer une cible de population moins élevée — inférieure à la cible fixée — sachant que d'ici les prochaines élections, la situation serait équilibrée. Ce n'est pas explicite, mais c'est ce qu'elle semble avoir fait.

La géographie est certainement un facteur important, tout comme le respect des limites municipales. Par exemple, il ne fait aucun doute que la demande de changement que j'ai déposée a été rejetée, car elle modifiait les limites d'une municipalité et que celle-ci voulait conserver ses limites actuelles.

Le président : Il nous reste suffisamment de temps pour une deuxième série de questions. Sénateur Baker, auriez-vous une question à poser?

Le sénateur Baker : Non.

Le sénateur Joyal : Tout commence par la politique et se termine par une question de coût. Vous dites que les coûts seraient minimes. Avez-vous une idée de ce que serait le coût minimal dans ce cas-ci?

M. Van Loan : Je l'ignore, mais je crois que ce serait moins élevé qu'il y a 10 ans, en raison des changements technologiques. Beaucoup de ces documents n'ont jamais été imprimés; ils sont simplement publiés sur les sites Web et les gens les impriment eux-mêmes. De tels ajustements ont entraîné une baisse des coûts.

Grâce à la technologie, cet exercice est moins dispendieux. La vitesse à laquelle les changements sont apportés et le fait qu'ils sont effectués assez tôt dans le processus permettront de limiter les coûts pour Elections Canada.

Le sénateur Joyal : Autrement dit, depuis le réajustement des limites, aucun produit imprimé n'a besoin d'être détruit?

M. Van Loan : Je ne saurais vous dire avec certitude, mais s'il y en a, il y en a moins qu'avant.

Le sénateur Joyal : Mais vous n'avez aucune donnée à nous fournir à ce sujet.

M. Van Loan : Non. C'est une question qu'il faudrait poser à Elections Canada.

Toutefois, je crois qu'il est plus économique de tout faire en même temps, plutôt que de procéder par projets de loi d'initiative parlementaire.

Senator Batters: Just on that point, I note when this process was started in 2003, it was started late in the going, and then we had an election at the end of June 2004. From my reading of what happened, the final changes weren't even necessarily through Parliament by that time, and they had to do something a few months after the election to make everything official.

In this case, we're doing it 15 months before the election comes. That should also help to alleviate costs, I would imagine, especially because there are a number of new boundaries and ridings created in this particular election. Substantial changes are needed for particular ridings, and this seems like a good time to make these types of changes, as well.

The Chair: Minister, thank you very much. We appreciate your appearance here this evening and for answering our questions.

Our second witness this evening is returning for another appearance before our committee. From Elections Canada, we have Marc Mayrand, Chief Electoral Officer. Mr. Mayrand, welcome again, sir. It is good to see you. You have the floor for an opening statement.

[Translation]

Marc Mayrand, Chief Electoral Officer, Elections Canada: Thank you for inviting me to discuss Bill C-37, An Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act.

The purpose of Bill C-37 is to change the names of 30 electoral districts created under the representation order of October 2013. The bill also amends the Electoral Boundaries Readjustment Act to change the name of the electoral district of the Northwest Territories.

The provisions of Bill C-37 do not create any issues for my office, and we will be able to implement them as part of our preparation for the next general election.

I would like to briefly talk about the administrative implications of changing names after redistribution is completed.

Within seven months of the proclamation of the representation order, Elections Canada is required by law to produce digital and print maps for the country. This includes individual maps of each electoral district showing the boundaries of the district, as well as individual maps of each province and territory showing the boundaries of the districts in that province or territory.

La sénatrice Batters : À ce sujet, je remarque que, lorsque ce processus a été amorcé en 2003, tout s'est fait sur le tard. Ensuite, il y a eu une élection à la fin juin 2004. Selon ce que j'ai compris, les derniers changements n'avaient pas encore été approuvés par le Parlement à l'époque. Il a fallu apporter des ajustements quelques mois après les élections afin de rendre le tout officiel.

Dans ce cas-ci, nous amorçons le processus 15 mois avant les prochaines élections. J'imagine que cela permettra également de minimiser les coûts, notamment parce que plusieurs limites seront modifiées et plusieurs circonscriptions seront créées avant les prochaines élections. Des changements considérables seront apportés à certaines circonscriptions et je crois que le moment est bien choisi pour apporter ces changements.

Le président : Merci beaucoup, monsieur le ministre. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir accepté notre invitation et d'avoir répondu à nos questions.

Notre deuxième témoin n'est pas étranger au comité. Nous accueillons M. Marc Mayrand, directeur général des élections à Élections Canada. Monsieur Mayrand, bienvenue. Nous sommes heureux de vous revoir. Je vous laisse la parole pour votre exposé.

[Français]

Marc Mayrand, directeur général des élections, Élections Canada : Merci de m'avoir invité à discuter du projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales.

Le projet de loi C-37 vise à modifier le nom de 30 circonscriptions créées en vertu du décret de représentation d'octobre 2013. Le projet de loi modifie également la Loi sur la révision des limites de circonscriptions électorales afin de changer le nom de la circonscription des Territoires du Nord-Ouest.

Les dispositions du projet de loi ne posent aucun problème pour mon bureau. Nous serons en mesure d'en assurer la mise en œuvre dans le cadre de notre préparation pour la prochaine élection générale.

Je voudrais parler brièvement des répercussions que peuvent avoir les changements de nom sur le plan administratif lorsqu'ils sont faits après que le redécoupage est terminé.

La loi oblige Élections Canada, dans les sept mois suivant la proclamation du décret de représentation, à produire des cartes électroniques et imprimées pour le pays, dont une carte de chaque nouvelle circonscription montrant leurs limites, ainsi que les cartes de chaque province et territoire indiquant les limites des circonscriptions qui les composent.

[English]

By May 2014, the Canada map that shows the 338 electoral districts, as well as the related atlases, were distributed to all political parties, MPs and senators. Additionally, digital versions of the maps were published on the Elections Canada website.

When names are changed outside of redistribution, such as Bill C-37 proposes, there are a number of administrative implications. At Elections Canada, many products have to be reprinted, including the maps and atlases just mentioned, as well as various communications tools for political parties, candidates and electors. We also have to update the information in our corporate database and systems.

Indeed, impacts of these name changes extend beyond Elections Canada. They affect all institutions that use and publish information containing federal riding names — for example, the House of Commons, the Senate, Statistics Canada and Natural Resources Canada. Political parties also need to update their systems accordingly.

Depending on the timing, name changes can generate significant costs for my office. With this in mind, I'm pleased to see that changes proposed by Bill C-37 are being made under one single bill and during the current session of Parliament. This allows us to implement the changes in time as part of our preparation for the next general election.

Mr. Chair, I am happy to answer questions from the committee.

The Chair: Thank you, sir. We do have questions.

[Translation]

Senator Joyal: Welcome, Mr. Mayrand. I think you were present when I asked the minister who is sponsoring the bill whether any costs were involved, and he was unable to provide me with any hard figures.

I understand that you certainly prefer to see those changes implemented earlier rather than later following the redistribution. That makes sense.

In the current context, despite everything, can you assess the cost of that operation?

Mr. Mayrand: The main costs are related to products that have already been printed — maps. The approximate overall cost is \$80,000. The map of Canada alone has been printed in 10,000 copies at a cost of \$8,000. The other expenses are associated to the atlases distributed widely to the members of the Senate and the House of Commons.

[Traduction]

Avant mai 2014, la carte du Canada montrant les 338 circonscriptions et les atlas connexes ont été envoyés à tous les partis politiques, les députés et les sénateurs. De plus, des versions électroniques de ces nouvelles cartes ont été publiées sur le site d'Élections Canada.

Lorsque des changements de nom sont effectués après le redécoupage, comme le propose le projet de loi C-37, un certain nombre de répercussions sont à prévoir sur le plan administratif. Dans le cas d'Élections Canada, de nombreux produits doivent être réimprimés, y compris les cartes et les atlas dont j'ai parlé plus tôt, ainsi que divers outils de communication pour les partis politiques, les candidats et les électeurs. Il nous faudrait également mettre à jour les renseignements dans notre base de données et nos systèmes.

Les répercussions de ces changements de nom touchent non seulement Élections Canada, mais aussi tous les organismes qui utilisent ou publient des renseignements contenant des noms de circonscriptions, comme la Chambre des communes, le Sénat, Statistique Canada et Ressources naturelles Canada. Les partis politiques doivent également mettre à jour leurs systèmes.

Selon le moment où ils surviennent, les changements de nom pourraient entraîner des coûts importants pour mon bureau. Je suis donc heureux de constater que les changements du projet de loi C-37 sont effectués dans le cadre d'un seul projet de loi et pendant la session actuelle du Parlement. Nous disposerons ainsi du temps nécessaire pour mettre en œuvre ces changements dans le cadre de notre préparation en vue des prochaines élections générales.

Monsieur le président, je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

Le président : Merci. Nous avons certainement des questions à vous poser.

[Français]

Le sénateur Joyal : Bienvenue, monsieur Mayrand. Vous étiez, je crois, présent quand j'ai demandé au ministre qui parraine le projet de loi s'il y avait des coûts associés, et il n'a pas pu donner de chiffres précis.

Je comprends que vous préférez certainement voir ces changements plus près du redécoupage électoral que plus loin dans le temps. Cela tombe sous le sens.

Dans le contexte actuel, malgré tout, pouvez-vous arriver à chiffrer les coûts de cette opération?

M. Mayrand : Les principaux coûts auraient trait aux produits déjà imprimés que sont les cartes. C'est de l'ordre, en tout et pour tout, de 80 000 \$. Il y a la carte du Canada qui, à elle seule, représente 10 000 copies faites pour un coût de 8 000 \$. Les autres coûts sont associés aux atlas distribués largement aux membres du Sénat et de la Chambre des communes.

In this case, we are not proposing that maps be reprinted. They are available in digital format. We will simply insert an addendum in the copies that will be distributed. We will go through all the copies we have.

Senator Joyal: Do you know whether other institutions that use electoral boundaries — such as Statistics Canada or the Department of Natural Resources — have already printed anything?

Mr. Mayrand: I do not know whether they are printing maps.

Senator Joyal: So the cost to date is \$80,000 for your office?

Mr. Mayrand: The real cost will be \$8,000 for the map of Canada. We have no choice but to reprint it. As for the atlases, the only change will be the inserted addendum to explain the name changes in various ridings.

Senator Joyal: If a name change proposal is made by a member of Parliament, no specific process needs to be followed, and there is no public consultation. The member takes the initiative to have the name changed. However, when the process is handled by the electoral boundaries commission, the public is invited to make representations in a consultation process, of course, not only on the name, but also on the proposed constituency boundaries. So a public consultation process does take place.

Do you not think that this process should be administered better and that specific criteria should be used to define the process, so that it would be less random, as it currently seems to be?

Mr. Mayrand: The commissions are responsible for deciding what ridings will be called once the electoral boundaries have been adjusted. They make decisions on names by following the guidelines established by the Geographical Names Board of Canada. The proposed names undergo a consultation. They are part of the initial proposal, and the public can make comments.

Problems may arise when, following public consultations, a report is produced by the commissions and submitted to the House of Commons. This is when the House committee will hear any objections from members.

The commissions receive the objections as approved by the House committee. They assess, analyze and often follow up on them. Sometimes, they dismiss the objections for their own documented reasons.

Should an additional public consultation be held? That is a substantive issue in terms of the process. In a review carried out at the beginning of the year, several commissions felt that another public consultation would be desirable for reasons other than the name. With the current process, if someone agrees with the initial

Dans ce cas, on ne propose pas de réimprimer les cartes. Elles sont disponibles en format numérique. On va simplement insérer un addenda dans les exemplaires qui seront distribués. Nous allons épuiser les copies que nous avons.

Le sénateur Joyal : Savez-vous si les autres institutions qui utilisent le redécoupage électoral, comme Statistique Canada ou le ministère des Ressources naturelles, avaient déjà imprimé?

M. Mayrand : J'ignore s'ils produisent des versions imprimées des cartes.

Le sénateur Joyal : Il s'agit donc de 80 000 \$ jusqu'à présent pour votre bureau?

M. Mayrand : Le véritable coût sera 8 000 \$ pour la carte du Canada. On n'a pas d'autre choix que de la réimprimer. Pour les atlas, ce sera un addenda, l'insertion d'un court texte expliquant les changements de nom dans les différentes circonscriptions.

Le sénateur Joyal : Dans le cas d'une modification de nom par un député, il n'y a pas de processus particulier qui est suivi, il n'y a pas de consultation publique. C'est le député ou la députée qui prend l'initiative de changer le nom. D'autre part, lorsque le processus est administré par la commission de redistribution, il y a un processus public, c'est-à-dire que le public est invité à faire des représentations, évidemment, pas uniquement sur le nom, mais aussi sur les frontières du comté proposé. Il y a tout de même un processus public de consultation.

Ne croyez-vous pas que ce processus devrait être mieux encadré ou qu'il devrait y avoir des critères qui définissent le processus de façon à ce que ce soit moins aléatoire, comme cela semble l'être actuellement?

M. Mayrand : Les commissions sont responsables de déterminer le nom des circonscriptions après le redécoupage. Elles arrivent à leurs positions quant aux noms en suivant les lignes directrices établies par la Commission nationale sur les noms géographiques. Les noms proposés font l'objet d'une consultation. Ils font partie de la proposition initiale. Le public a la possibilité de faire des commentaires.

Là où cela peut poser des problèmes, c'est que, à la suite des consultations publiques, un rapport est produit par les commissions et est déposé à la Chambre des communes. C'est à partir de ce moment que le comité de la Chambre reçoit les objections des députés.

Les commissions reçoivent les objections telles qu'elles sont approuvées par le comité de la Chambre. Elles les évaluent, en tiennent compte, les analysent et souvent y donnent suite, et parfois, les écartent pour des raisons qui leur sont propres et documentées.

Y aurait-il lieu de tenir une consultation publique supplémentaire? C'est une question de fond sur le processus. À l'occasion d'un bilan fait au début de l'année, plusieurs des commissions l'estimaient souhaitable pour d'autres aspects que le nom. Le processus tel qu'il est présentement fait en sorte que si

proposal, they will probably not participate in the public consultations. Once a report has been produced, it is too late for representations. Reports are often very different from the initial proposals.

A number of commissions would have liked — especially in the case of major changes, such as the addition of 30 ridings — another round of consultations to be held, either after the House of Commons report has been published, or after their own report has been published, but before it is sent to the House of Commons.

Senator Joyal: As the organization in charge of printing voting ballots — and anything that relates to and promotes constituency names — do you have any limitations in terms of the number of characters that should appear on the ballot? That is an objective standard that could be established.

Mr. Mayrand: Our systems and software have an established limit of 50 characters.

Senator Joyal: Fifty characters.

Mr. Mayrand: That makes for a fairly long name, almost twice as long as the alphabet, when you think about it. Anything over 50 characters would incur a considerable cost, and time would be required to modify all the systems and software. Some 20 different systems and applications are involved in the process.

Senator Joyal: I do not want to make you speak on behalf of provincial commissions, since each commission has its composition. What criteria do electoral boundaries commissions follow when accepting or revising a name? There must be some guidelines for name changes.

I hesitate to use specific names, as that would single out ridings and would be a bit unfair. Let us use the example of Pierre-Boucher. Those who are somewhat familiar with Canadian history know who he is, but if just Boucher was used, people in the region would have better odds of knowing who he is than those living in another region or province of Canada.

What criteria can the commission use in that specific case to remove the first name? Is that done to shorten names, or is the idea to preserve a historical connotation? Do you know what the criteria are?

Mr. Mayrand: The criteria — so certain guidelines and suggestions — have been established by the Geographical Names Board of Canada, which suggests 7 practices to follow and 11 to avoid. In particular, compound names — especially those containing three or even four elements — are strongly discouraged.

Of course, those are just guidelines. The name should be, to the extent possible, short, representative and geographically significant.

vous êtes d'accord avec la proposition initiale, vous ne participerez sans doute pas aux consultations publiques. Lorsqu'un rapport est produit, il est trop tard pour des représentations, et souvent, les rapports sont très différents des propositions initiales.

Plusieurs commissions auraient souhaité, surtout lorsque les changements sont majeurs, comme celui d'ajouter 30 circonscriptions, qu'il y ait une autre série de consultations, soit après la publication du rapport reçu de la Chambre des communes, soit après l'émission de leur propre rapport avant de l'envoyer à la Chambre des communes.

Le sénateur Joyal : En tant qu'organisme chargé d'imprimer les bulletins de vote, et tout ce qui se rapporte et qui met en valeur le nom d'une circonscription, avez-vous des limites sur le nombre de caractères qu'il devrait y avoir? Il s'agit d'une norme objective qu'on pourrait établir.

M. Mayrand : Nos systèmes et logiciels font en sorte qu'il y a une limite de 50 caractères.

Le sénateur Joyal : Cinquante caractères.

M. Mayrand : Ce qui fait un nom assez long; c'est presque deux fois l'alphabet quand on y pense. Au-delà de 50 caractères, il y aurait un coût significatif et un délai plus ou moins important pour modifier tous les systèmes et tous les logiciels. On parle d'une vingtaine de systèmes et d'applications différentes.

Le sénateur Joyal : Je ne veux pas vous faire témoigner pour les commissions provinciales, parce que chaque commission a sa composition. Quels sont les critères que les commissions de la redistribution suivent pour accepter ou réviser un nom? Il doit y avoir une forme d'encadrement pour déterminer un nom.

Je n'ose pas donner des noms, parce qu'on va identifier une circonscription, et c'est toujours un peu injuste. Prenons l'exemple du nom de Pierre-Boucher. Ceux qui connaissent un peu l'histoire du Canada savent qui il est, mais si vous mettez Boucher et que vous habitez dans la région, vous avez de meilleures chances de savoir qui il est que si vous habitez dans une autre région ou une autre province au Canada.

Quels sont les critères que la commission peut, par exemple, suivre dans ce cas particulier pour retirer le prénom? Est-ce pour réduire les noms ou veut-on garder une connotation historique? Connaissez-vous les critères?

M. Mayrand : Les critères, qui sont des lignes directrices, des suggestions, sont établis par la Commission canadienne sur les noms géographiques. Cette commission suggère sept pratiques à suivre et onze à éviter. Notamment les noms composés, surtout les noms composés qui montent à plus de trois et même à quatre, sont fortement déconseillés.

Évidemment, ce ne sont que des lignes directrices. Le nom devrait être, autant que possible, court, représentatif et faire référence à la géographie.

I know that the Quebec commission caused a bit of a stir when it suggested those names in its proposals. It suggested that more focus be placed on historical names that are well known, without always establishing a direct link to the geographical area. Faced with the various representations made, the commission went back to a more traditional approach, focussing on constituencies' main geographical features.

Senator Joyal: Are members of Parliament or individuals who make representations on names aware that the commission is trying to establish some sort of guidelines and ensure consistency from one riding to another?

Mr. Mayrand: The commissions refer to those criteria and take them into account.

Senator Joyal: Are members of Parliament or individuals who make representations aware of them?

Mr. Mayrand: I could not say. Those criteria are public. I do not know whether they were formally communicated to members of Parliament or people who make representations. I could not say for sure whether that is the case.

[English]

Senator Batters: Mr. Mayrand, thank you very much for attending before our committee today. On that last point, we were provided with materials. I received a copy of the guidelines for the selection of federal electoral district names. They have a number of different things in them. I'm not sure how widely that's distributed, but it looks like it's prepared by the Secretariat of the Geographical Names Board of Canada.

One question came up while Senator Joyal was asking questions. You indicated that there is a 50-character limit on the Elections Canada software. Are provincial boundaries commissions and MPs aware of the fact that a name with more than 50 characters might make your processes significantly more expensive? Maybe it's in these guidelines, I'm not sure, but I would suggest that if it isn't, it may be helpful to let those places know because maybe they wouldn't propose such long names.

Mr. Mayrand: Yes. The commissions are aware of this constraint. That's a constraint on Elections Canada. If there was good reason to go over that, we would have to adjust, of course.

MPs, at least those on house committee, are aware of this constraint. Bill C-37 takes great care not to exceed 50 characters. It's generally well known. Maybe we can improve the awareness, but it's generally known to the people who deal with those matters.

Senator Batters: That's good to know. Am I correct in this? I believe I heard you say that the cost would be only about \$8,000. Is that correct?

Je sais que la commission du Québec avait créé une certaine réaction lorsqu'elle a proposé ces noms dans ses propositions. Elle suggérait davantage de faire appel à des noms historiques, des noms bien connus, sans nécessairement faire un lien toujours direct avec le lieu géographique. Devant les représentations qui lui ont été faites, elle est retournée à une approche plus traditionnelle, soit les grands points géographiques de la circonscription.

Le sénateur Joyal : Les députés ou les gens qui font des représentations sur les noms sont-ils informés que la commission essaie d'avoir un encadrement, une certaine cohérence d'un comté à l'autre?

M. Mayrand : Les commissions réfèrent à ces critères et en tiennent compte.

Le sénateur Joyal : Sont-ils mis à la disposition des députés ou des gens qui font des représentations?

M. Mayrand : Je ne pourrais pas vous le dire. Ces critères sont publics. J'ignore s'ils ont été communiqués formellement aux députés ou à ceux qui faisaient des représentations. Je ne pourrais pas vous le confirmer.

[Traduction]

La sénatrice Batters : Merci beaucoup, monsieur Mayrand, d'avoir accepté notre invitation. Concernant le dernier point soulevé, nous avons reçu des documents, notamment, un exemplaire des lignes directrices pour la sélection des noms des circonscriptions électorales fédérales. On y trouve plusieurs renseignements. J'ignore si ces lignes directrices sont distribuées à grande échelle, mais elles semblent avoir été préparées par le Secrétariat de la Commission de toponymie du Canada.

Une question a été soulevée lors de l'intervention du sénateur Joyal. Vous dites que le logiciel d'Élections Canada impose une limite de 50 caractères pour les noms. Les commissions provinciales de délimitation des circonscriptions électorales et les députés savent-ils que, si un nom comporte plus de 50 caractères, cela pourrait entraîner une augmentation de vos coûts? J'ignore si cette information est publiée dans les lignes directrices, mais sinon, je crois qu'il serait utile que les responsables soient au courant. Peut-être qu'ils ne proposeraient pas de noms aussi longs.

M. Mayrand : Effectivement, les commissions sont au courant. C'est une contrainte imposée par Élections Canada. Bien entendu, s'il y a une bonne raison de dépasser cette limite, nous ferons les ajustements nécessaires.

Les députés, enfin, ceux qui siègent au comité de la Chambre, sont au courant de cette contrainte. Le projet de loi C-37 fait bien attention de ne pas dépasser cette limite de 50 caractères. Cette contrainte est généralement bien connue. Peut-être pourrions-nous sensibiliser davantage les responsables à cette limite, mais de façon générale, les gens concernés sont au courant.

La sénatrice Batters : C'est une bonne nouvelle. Si je ne m'abuse, vous dites que le coût serait seulement de 8 000 \$. C'est exact?

Mr. Mayrand: For the Canada map.

Senator Batters: For the maps, right. So far that's been the only cost, and is that projected to be the only cost?

Mr. Mayrand: Those being the atlases but, as I indicated, it's about \$73,000 for the atlases, but again, in that case we will fix the issue with the addendum.

Senator Batters: Right, so with the addendum that won't require any additional money to be spent then.

Mr. Mayrand: No, it's minimal.

Senator Batters: Yes, this is a nice example of when technology actually can save us some money instead of cost us.

Mr. Mayrand: The most important thing is the timing; if we had been closer to the election that would have increased the costs very significantly. The fact that this is done well in advance, and hopefully will be done only once, helps save quite a bit of cost.

Senator Batters: Excellent. I was also going to ask you about the benefits from your perspective with Elections Canada of introducing this type of legislation with riding name changes, first, in a comprehensive fashion and, second, at an early stage, because right now we're about 15 months or so before the October 2015 election as compared to the last time this was done where it was done much sooner.

Mr. Mayrand: Closer to the election.

Senator Batters: Exactly. If you could tell us again, you briefly touched on it in your opening statement, but the benefits from your perspective of doing this in a comprehensive fashion rather than individual ridings being done through private members' bills and that sort of thing.

Mr. Mayrand: Again, it's an issue of cost. We're entering the readiness phase for the next election. By the fall we will need to start doing all the coding and the programming for the software and start preparing products like the voter information card and other products, and that's where costs will start to build, if we have to change after that. That's why I'm saying the timing is good from that perspective.

Senator Batters: From your perspective, you'd prefer to have this passed, then, this month if possible?

Mr. Mayrand: Administratively, yes.

Senator Batters: Administratively, yes, thank you.

Senator McIntyre: I would like to know more about the representation order, and I will tell you why. After the MPs have filed their objections, my understanding is that a parliamentary committee studies the reports and reports back to the commission. The commission then prepares a final report with or without amendments. That report is then sent to and the Speaker of the House of Commons, and then you have a difficult task, if I may put it that way, because then you have to draft a

M. Mayrand : Pour la carte du Canada.

La sénatrice Batters : Oui, pour les cartes. Pour le moment, c'est le seul coût. Envisagez-vous d'autres coûts?

M. Mayrand : Oui, les atlas. Comme je l'ai souligné, il en coûterait environ 73 000 \$. Mais, encore une fois, nous corrigerons ce problème en insérant un addenda dans les atlas.

La sénatrice Batters : D'accord. Donc, l'ajout d'addendas n'entraînera pas de nouveaux coûts.

M. Mayrand : Le coût est minime.

La sénatrice Batters : C'est un bel exemple des économies réalisables grâce à la technologie.

M. Mayrand : Le plus important, c'est le moment choisi; si nous étions plus près des élections, les coûts seraient bien plus élevés. Le fait que ce processus ait lieu bien avant les élections, et qu'il se fera, je l'espère, d'un seul coup, aidera à limiter les coûts.

La sénatrice Batters : Excellent. J'aimerais également savoir, selon vous, quels sont les avantages pour Élections Canada, d'abord, de procéder au changement de nom de circonscriptions dans le cadre de ce projet de loi, puis de le faire bien avant les élections. Ce processus est amorcé environ 15 mois avant les élections prévues pour octobre 2015 comparativement à la dernière fois où il a été amorcé beaucoup plus tôt.

M. Mayrand : Plus près des élections.

La sénatrice Batters : Exactement. Vous en avez parlé brièvement dans votre exposé, mais pourriez-vous nous répéter quels sont les avantages de procéder à ces changements dans le cadre d'un seul projet de loi plutôt que par projets de loi d'initiative parlementaire?

M. Mayrand : Encore une fois, c'est une question de coût. Nous entamons l'étape de préparation en vue des prochaines élections. D'ici l'automne, il faudra amorcer le codage et la programmation des logiciels et commencer à préparer divers produits, comme la carte d'information de l'électeur. Si les changements sont apportés à cette étape, cela augmentera les coûts. C'est la raison pour laquelle je crois que le moment est bien choisi.

La sénatrice Batters : Donc, dans la mesure du possible, vous aimeriez que le projet de loi soit adopté ce mois-ci?

M. Mayrand : Sur le plan administratif, oui.

La sénatrice Batters : D'accord. Merci.

Le sénateur McIntyre : J'aimerais avoir plus de détails au sujet du décret de représentation, et je vais vous expliquer pourquoi. Si j'ai bien compris, une fois que les députés ont présenté leurs objections, celles-ci sont étudiées par un comité parlementaire qui fait rapport à la commission. Ensuite, la commission prépare un rapport final avec ou sans amendement et le transmet au président de la Chambre des communes. Vous avez ensuite une tâche difficile, disons, car c'est à vous que revient la tâche de rédiger un

representation order and transmit that order to the Leader of the Government in the House of Commons. The representation order is then proclaimed by the Governor-in-Council.

My question is this: As far as the representation order is concerned, can you make any changes once the commission files their final report?

Mr. Mayrand: No. We can't make any substantive change.

Senator McIntyre: What is your representation order made of? Basically it's a follow-up from the commission's final report?

Mr. Mayrand: Yes, it will be a description of the limits that meet the requirement of the legislation.

Sometimes there may be an error in the spelling in the name. That's the sort of correction we will address. However, we will be extremely careful not to change the boundary. It's basically describing the boundaries as adopted by the commissions.

Senator McIntyre: Is the wish of the three-member independent commission respected?

Mr. Mayrand: Absolutely, yes. It's one of the important features of our system, yes.

Senator McIntyre: Thank you, sir.

[Translation]

Senator Dagenais: Thank you for your presentation. My colleague, Senator Joyal, mentioned that some ridings in the Montreal area will end up with fairly long names. Here is mine: Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères. We know that residents strongly identify with their constituency name, and I hope they will be able to make sense of the new names. That said, should we not discourage frequent changes of constituency names, so that people would not get confused? Also, should constituents not also be consulted when riding names are being changed?

Mr. Mayrand: Constituents are consulted. Public consultations are held. In fact, during the last fiscal year, the number of representations made to commissions doubled. Progress has been made in that area. Things could get even better, of course, but a public consultation is conducted by each commission. Hearings are held by commissions in various regions of the province where stakeholders can make representations on the changes proposed by the commissions. Those changes are published in advance and made available to the public, and people can respond by making representations.

décret de représentation et de le transmettre au leader du gouvernement à la Chambre des communes. Le décret de représentation est ensuite proclamé par le gouverneur en conseil.

Ma question est la suivante : en ce qui concerne le décret de représentation, est-il possible d'apporter des changements une fois que la commission a déposé son rapport final?

M. Mayrand : Non. Il est impossible d'apporter des changements importants.

Le sénateur McIntyre : Que contient le décret de représentation? Est-ce essentiellement un suivi du rapport de la commission?

M. Mayrand : C'est cela. Il contient une description des limites qui respectent les exigences législatives.

Il arrive parfois qu'une faute d'orthographe se glisse dans le nom. Nous pouvons apporter ce genre de correction. Cependant, nous faisons très attention de ne pas modifier la limite de la circonscription. Le décret décrit essentiellement les limites adoptées par les commissions.

Le sénateur McIntyre : La décision de la commission indépendante de trois personnes est-elle respectée?

M. Mayrand : Absolument. Il s'agit d'une caractéristique importante de notre système.

Le sénateur McIntyre : Merci.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Je vous remercie, monsieur Mayrand, pour votre présentation. Mon collègue, le sénateur Joyal, a mentionné que certaines circonscriptions dans le secteur de Montréal auront des noms assez longs. Je vais nommer la mienne : Pierre-Boucher—Les Patriotes—Verchères. Nous savons que les résidents s'identifient fortement au nom de leur circonscription, et j'espère qu'ils s'y retrouveront. Cela étant dit, ne devrions-nous pas décourager les changements fréquents de noms de circonscriptions afin que les gens puissent s'y retrouver plus facilement? De plus, est-ce que la population ne devrait pas être consultée également lorsqu'il est question de modifier les circonscriptions?

M. Mayrand : La population est consultée. Il y a des consultations publiques. En fait, au cours du dernier exercice, le nombre de représentations qui ont été faites a doublé dans les commissions un peu partout. De ce point de vue, il y a eu une amélioration. Cela peut être encore amélioré, évidemment, mais il y a une consultation publique qui est faite par chacune des commissions. Il y a des auditions qui sont menées par les commissions dans différentes régions de la province où les intervenants peuvent faire des représentations sur les changements proposés par les commissions. Les changements proposés par la commission sont publiés à l'avance et mis à la disposition du public, qui peut faire des représentations en conséquence.

[English]

Senator McInnis: Do you know how many boundary changes there were across the country? I'm wondering what role the 30 new ridings would have played in this, or whether it was population shifts or additional population. We do it decennially. Should we do it every 15 years? Should we be doing it for a longer period of time, or would that be undemocratic?

Mr. Mayrand: There's a certain requirement to ensure that there's ongoing representation for each of the ridings.

Our demographic is changing quickly in Canada. It is shifting. The fact that there are 30 new ridings is a factor, but it's not necessarily the only factor. Last time around there were far fewer ridings added but as many changes. Again, it is strictly demographic.

In terms of the frequency, I would say that the standard is generally two general elections. Every two general elections, the standard is to review the boundaries. It's true at the provincial level; at the federal level it's every 10 years. The U.S. just went through it. Again, it's based on their decennial census. It's generally the practice.

Senator McInnis: It's practically worthwhile as well.

Mr. Mayrand: Yes. It's to make sure that it's in keeping with the changes essentially in the demographic shift in population.

[Translation]

Senator Joyal: I have one last question, Mr. Mayrand. The minister who sponsored the bill mentioned that 14 of the proposed changes had already been presented to the electoral boundaries commission and were rejected. If the commission set such clear criteria in terms of preferences, why did it end up rejecting so many change proposals? What is your interpretation of that development?

Mr. Mayrand: I have not had an opportunity to speak to the minister, but my figures are a bit different. We would have to sit down and determine how the criteria were established.

There were 43 objections to names the House of Commons discussed. The commissions accepted 25 — so approximately 58 per cent — and rejected 18 of them.

Another thing that should be noted is that the bill only takes up 7 of the 18 objections that were rejected by the commissions. So 23 new objections will be part of the bill, and those were not submitted to the commissions.

Senator Joyal: So the opinion has changed?

Mr. Mayrand: Probably.

[Traduction]

Le sénateur McInnis : Savez-vous combien de changements ont été apportés aux limites électorales au pays? Je me demande quel rôle les 30 nouvelles circonscriptions ont joué à ce chapitre ou si les nouvelles limites sont les résultats d'un changement dans la population ou d'une augmentation de la population. Nous apportons des ajustements tous les 10 ans. Devrait-on apporter des ajustements tous les 15 ans? Devrait-on prolonger cette période ou est-ce que ce serait non démocratique?

M. Mayrand : Il faut s'assurer que chaque circonscription est bien représentée.

Le tableau démographique au Canada change rapidement. Le fait que 30 nouvelles circonscriptions sont créées est un facteur, mais ce n'est pas le seul. La dernière fois, moins de circonscriptions ont été créées, mais il y avait autant de changements. C'est purement une question démocratique.

En ce qui a trait à la fréquence, je dirais qu'on procède habituellement à un ajustement après la tenue de deux élections générales. Après deux élections générales, on revoit habituellement les limites des circonscriptions. C'est ce qui se fait à l'échelle provinciale; au fédéral, c'est tous les 10 ans. Les États-Unis viennent d'apporter leurs propres ajustements en s'appuyant sur leur recensement décennal. C'est généralement ainsi que l'on fonctionne.

Le sénateur McInnis : Sur le plan pratique, ça vaut aussi la peine.

M. Mayrand : Oui. Cela permet de tenir compte des changements démocratiques.

[Français]

Le sénateur Joyal : J'ai une dernière question, monsieur Mayrand. Le ministre parrain du projet de loi a mentionné que 14 des changements proposés avaient déjà été présentés à la commission de redistribution et qu'ils avaient été refusés. Si la commission a énoncé des critères aussi clairs au sujet de ce qui est souhaitable et de ce qu'il faut plutôt écarter, comment se fait-il qu'il y ait autant de propositions de changement qui n'aient pas été retenues par la commission? Qu'est-ce que cela vous envoie comme message ou explication possible?

M. Mayrand : Je n'ai pas eu l'occasion de parler au ministre, mais les chiffres que j'ai sont un peu différents. Il faudrait qu'on s'assoit pour revoir comment ils ont été établis.

Il y a eu 43 objections aux noms qui ont été soulevées par la Chambre des communes. Les commissions en ont accepté 25, soit une proportion d'environ 58 p. 100, et en ont rejeté 18.

Ce qu'il faut aussi prendre en note, c'est que le projet de loi ne reprend que 7 des 18 objections qui avaient été rejetées par les commissions. Il y a donc 23 nouvelles objections qui sont révélées par le projet de loi, dont les commissions n'étaient pas saisies.

Le sénateur Joyal : Donc, un changement d'opinion?

M. Mayrand : Probablement.

Senator Joyal: Could that change of opinion be attributable the fact that, when the representations were made, the electoral boundaries of the constituencies were not set, and once they were set, an element had to be added to the name to cover part of the territory?

Mr. Mayrand: We would have to look at the discussions held in the House committee. All I can say is that, in a number of cases, the changes met with no objections.

Senator Joyal: In the first stage?

Mr. Mayrand: In the second stage. The proposal came first, followed by public consultations. So things happened in the following order: proposal of new name; public consultations; report outlining the name changes; submission to the House of Commons, which looked at the objections and presented them to the commissions.

The commissions received 43 objections from the House of Commons, 25 of which were accepted. I am not sure I know what the common thread is. There may be one, but it eludes me.

Senator Joyal: So, according to the procedure you are describing, a member may fail to object to the proposed name in the first stage, but, once the commission ultimately makes a decision, they can come back to —

Mr. Mayrand: That may be what happened, to the best of my knowledge. Since a good number of situations were not objected to after all, it seems that, once the commission made the order, representations were made to members of Parliament regarding names. I understand that consensus was reached on name changes.

Senator Joyal: Do you not feel this process should be reviewed?

Mr. Mayrand: When my predecessor was in office, Elections Canada made some suggestions to that effect, in 2005. The agency suggested that, once the House committee had shared its objections, the commissions would be bound by those suggestions by the House committee, barring any objections from the public. So that approach would entail a publication, and the public would be invited to raise any objections. In the absence of objections, the commissions would be bound. If any objections were to arise, of course, they would have to be considered by the commission. That approach was suggested in 2005 to try to resolve any potential deadlocks.

Senator Joyal: In the end, the process is constantly left open, and we always manage to redo the work that has already been done.

Mr. Mayrand: That is why I hope this will be the last legislative measure related to this representation order. We will see.

Le sénateur Joyal : Est-ce que ce changement d'opinion aurait pu être provoqué parce que, au moment des représentations qui ont été faites, les limites électorales de la circonscription n'étaient pas fixées, et qu'une fois qu'elles ont été fixées, il a fallu rajouter un nom pour couvrir une partie du territoire?

M. Mayrand : Il faudrait voir les discussions qui ont eu lieu au comité de la Chambre. Tout ce que je peux dire, c'est que dans plusieurs des cas, les changements n'ont pas fait l'objet d'objections.

Le sénateur Joyal : Dans un premier temps?

M. Mayrand : Dans un deuxième temps. Il y a eu la proposition, les consultations publiques; donc, proposition avec nouveau nom, consultations publiques, un rapport faisant état des modifications de noms, envoi à la Chambre des communes qui reçoit les objections et qui les présente aux commissions.

Les commissions en ont reçu à ce moment-là 43 à la Chambre des communes; on en a accepté 25. Je ne suis pas sûr de savoir quel est le fil conducteur. Il y en a peut-être un, mais il m'échappe.

Le sénateur Joyal : Donc, selon la procédure que vous nous décrivez, un député peut ne pas s'opposer, dans un premier temps, au nom proposé, mais, lorsqu'en dernier ressort la commission aura statué, il peut y revenir...

M. Mayrand : C'est peut-être ce qui s'est produit, mais je dis cela sous toutes réserves. Comme il y a quand même un bon nombre de situations qui n'avaient pas fait l'objet d'objections, il faut croire que, après la prise du décret, des représentations ont été faites auprès des députés au sujet des noms. Je comprends qu'il y a eu un consensus sur les changements de noms.

Le sénateur Joyal : Vous ne croyez pas que ce processus devrait être revu?

M. Mayrand : Elections Canada, à l'époque de mon prédécesseur, avait fait des suggestions à cet égard, en 2005. On avait suggéré que, une fois que le comité de la Chambre aurait fait part de ses objections, les commissions soient liées par ces représentations du comité de la Chambre, sauf s'il y avait des objections de la part du public. Donc, cela supposerait une publication et d'inviter le public à faire valoir des objections s'il y en avait. S'il n'y en avait pas, les commissions seraient liées. S'il y avait des objections, évidemment, il faudrait qu'elles soient considérées par la commission. C'est une approche qui avait été suggérée en 2005 pour essayer de résoudre ce problème de perception d'impasse à l'occasion.

Le sénateur Joyal : Finalement, on laisse le processus ouvert constamment, et on arrive toujours à reprendre le travail qui a été fait.

M. Mayrand : C'est pour cela que j'espère que ce sera la dernière mesure législative liée à ce décret-ci. On verra.

[English]

[English]

The Chair: Thank you, Senator Joyal, and thank you, Mr. Mayrand. I appreciate your appearance here this evening.

Members, we have agreement to move directly to clause-by-clause consideration. Before we do that, there are a couple of things. We do have representatives of the Privy Council Office here who can come forward if we require assistance from them during the clause-by-clause process.

I wanted to suggest consideration with respect to a number of clauses in this bill. If I had agreement, I could group clauses 2 through 32.

Senator Joyal: We could split them in two, maybe, Mr. Chair.

The Chair: Split them in two? I certainly could. Can you suggest just 2 to —

Senator Joyal: Two to 15.

The Chair: All right. Then, fifteen to 32?

Senator Joyal: Let's make them by provinces. I think it would be better, Mr. Chair. We could make from 2 to 14, and then we could do 15 to 24 and have a vote for each province if you agree with that. It is easy because each province is titled before the numbers, so it could be easy to follow.

The Chair: Then 25, Saskatchewan; 26, Alberta.

Senator Joyal: Alberta, 26 to 29.

The Chair: British Columbia is 30.

Senator Joyal: Yes, 30 and 31. Then, we would have section 30 in clause 32 for the Northern part of Canada.

The Chair: Okay, I think we have that straight.

Senator Joyal: We represent regions, so we should be sensitive to the votes on a regional basis, I think.

The Chair: Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-37, an Act to change the names of certain electoral districts and to amend the Electoral Boundaries Readjustment Act?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed. Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 2 through 15 carry?

Le sénateur Joyal : Merci.

[Traduction]

Le président : Merci, sénateur Joyal. Merci, monsieur Mayrand. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir accepté notre invitation.

Mesdames et messieurs les membres du comité, nous avons convenu de passer directement à l'étude article par article. Avant de procéder, j'aurais quelques points à souligner. Nous avons des représentants du Bureau du Conseil privé sur place pour répondre à nos questions lors de l'étude article par article, s'il y a lieu.

J'aimerais proposer quelque chose relativement à l'étude de plusieurs des articles de ce projet de loi. Si les membres sont d'accord, j'aimerais regrouper les articles 2 à 32.

Le sénateur Joyal : Peut-être pourrions-nous les séparer en deux, monsieur le président.

Le président : Les séparer en deux? Certainement. Vous proposez de regrouper les articles 2 à...

Le sénateur Joyal : Les articles 2 à 15.

Le président : D'accord. Ensuite, les articles 15 à 32?

Le sénateur Joyal : Je crois qu'il serait préférable, monsieur le président, de les regrouper par province. Nous pourrions regrouper les articles 2 à 14, les articles 15 à 24, et ainsi de suite. Si vous êtes d'accord, cela nous permettrait de voter sur les articles portant sur chaque province. Ce sera facile, puisque le nom de la province concernée figure avant les articles.

Le président : Ensuite, Saskatchewan, l'article 25; Alberta, l'article 26.

Le sénateur Joyal : Alberta, les articles 26 à 29.

Le président : Colombie-Britannique, l'article 30.

Le sénateur Joyal : Oui, les articles 30 et 31. Ensuite, nous passerons l'article 32 qui concerne l'article 30 pour les régions du nord du pays.

Le président : D'accord, je crois que c'est clair.

Le sénateur Joyal : Nous représentons des provinces et des territoires. Je crois donc qu'il faudrait voter par région.

Le président : Plaît-il au comité de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-37, Loi visant à changer le nom de certaines circonscriptions électorales ainsi qu'à modifier la Loi sur la révision des limites des circonscriptions électorales?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. L'étude du titre est-elle réservée?

Des voix : D'accord.

Le président : L'étude de l'article 1, le titre abrégé, est-elle réservée?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 2 à 15 sont-ils adoptés?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed. Shall clauses 15 through 24 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed. Shall clause 25 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 26 through 29 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clauses 30 and 31 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 32 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried. Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Hon. Senators: No.

The Chair: Seeing none, is it agreed that I report this bill to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed. Thank you all. Meeting adjourned.
(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, June 18, 2014

The Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs, to which was referred Bill S-221, An Act to amend the Criminal Code (assaults against public transit operators), met this day at 4:38 p.m. to give consideration to the bill.

Senator George Baker (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Good day and welcome, colleagues, invited guests and members of the general public who may be watching via CPAC television and following today's proceedings of the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs. We are continuing our examination of Bill S-221, An Act to amend the Criminal Code (assaults against public transit operators).

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Les articles 15 à 24 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. L'article 25 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 26 à 29 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 30 et 31 sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 32 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 1, le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Le titre du projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Le projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Le comité voudrait-il discuter d'observations à annexer?

Des voix : Non.

Le président : Dans ce cas, plaît-il au comité que je fasse rapport du projet de loi au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté. Merci à tous. La séance est levée.
(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 18 juin 2014

Le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles, auquel a été renvoyé le projet de loi S-221, Loi modifiant le Code criminel (voies de fait contre un conducteur de véhicule de transport en commun), se réunit aujourd'hui, à 16 h 38, afin d'étudier le projet de loi.

Le sénateur George Baker (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Bonjour et bienvenue à mes collègues, à nos invités et aux membres du public qui regardent peut-être la séance d'aujourd'hui sur CPAC et suivent les délibérations du Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles. Nous continuons notre étude du projet de loi S-221, Loi modifiant le Code criminel (voies de fait contre un conducteur de véhicule de transport en commun).

This bill is sponsored by our chair, the Honourable Bob Runciman, who has been promoting this bill, I might add, for some time and has been very successful in convincing not just senators but members of Parliament of the value of this bill. I have to give him credit where credit is due. Chair Runciman has asked me to chair this meeting on his behalf.

The purpose of his bill is to amend the Criminal Code to require a court to consider the fact that the victim of an assault is a public transit operator, which includes bus drivers, taxi drivers and so on, to be an aggravating circumstance for the purposes of sentencing.

I'd like to introduce our first group of witnesses to the committee. We have Mr. Robin West, the International Vice President for the Amalgamated Transit Union; Ms. Suzanne Burgess, who is a member of Amalgamated Transit Union Local 279 and who will be representing the bus drivers specifically; and Mr. Nathan Woods, President of Unifor Local 111, which I believe includes the taxi drivers. Is that correct?

Nathan Woods, President, Unifor Local 111: Under the full umbrella of Unifor, yes, we do.

The Deputy Chair: Lady and gentlemen, do you have opening statements? We could begin with Mr. West.

Robin West, International Vice President, Amalgamated Transit Union: Thank you. Good afternoon, honourable senators. My name is Robin West, and I am the acting National Director of the Amalgamated Transit Union Canadian Council representing over 30,000 Canadian transit workers from British Columbia to Newfoundland. I thank you for inviting me to be a witness before you today. I speak from experience, as I was also a bus driver for over 30 years.

It has previously been mentioned that, unlike most professions, a transit operator always works alone. A transit operator works during all hours of the day and night. A transit operator works in a compartment with no escape route. During their shift, a transit operator at some point works in complete isolation. This leaves them more vulnerable than the average worker. It has also been said that the nature of their business puts the public at greater risk when the operator is assaulted while operating a vehicle, so I won't dwell on those points at this time.

In spite of more than a decade of increased efforts by our industry to reduce the number of assaults through training, real-time support and the installation of cameras — and that illustrates the severity of this issue, as what other workplace asks for cameras — the frequency and severity of these attacks continue to rise.

It is a sad reality that most public transit operators have experienced the indignity of being spat on, have been punched in the head, or they know a colleague who has been subjected to a

Le projet de loi est parrainé par notre président, l'honorable Bob Runciman, qui le défend, si je puis me permettre de le mentionner, depuis un certain temps, et qui a très bien réussi à convaincre non seulement les sénateurs, mais également les députés, de son bien-fondé. Il faut rendre à César ce qui appartient à César. Le président m'a demandé de présider la séance.

L'objectif du projet de loi est de modifier le Code criminel afin d'exiger du tribunal qu'il considère comme circonstance aggravante pour la détermination de la peine le fait que la victime de voies de fait soit le conducteur d'un véhicule de transport en commun, ce qui inclut les chauffeurs d'autobus, de taxi, et cetera.

J'aimerais présenter au comité notre premier groupe de témoins. Nous accueillons M. Robin West, vice-président international du Syndicat uni du transport; Mme Suzanne Burgess, membre de la section locale 279 du Syndicat uni du transport, qui représentera les chauffeurs d'autobus; et M. Nathan Woods, président de la section locale 111 d'Unifor, ce qui inclut les chauffeurs de taxi, je crois. Est-ce exact?

Nathan Woods, président, section locale 111 d'Unifor : Oui, ils font partie des membres d'Unifor.

Le vice-président : Mesdames et messieurs, avez-vous un exposé à présenter? Nous pourrions commencer par M. West.

Robin West, vice-président international, Syndicat uni du transport : Merci. Bonjour honorables sénateurs. Je m'appelle Robin West, et je suis le directeur national par intérim du Conseil canadien du Syndicat uni du transport. Il représente plus de 30 000 travailleurs canadiens des transports, de la Colombie-Britannique à Terre-Neuve. Je vous remercie de m'avoir invité à témoigner devant vous aujourd'hui. Je parle en connaissance de cause, car j'ai été chauffeur d'autobus pendant plus de 30 ans.

Il a été mentionné précédemment que, contrairement à la plupart des professions, les conducteurs de véhicule de transport en commun travaillent seuls, et ce à toute heure du jour et de la nuit, dans un habitacle d'où ils ne peuvent s'échapper. Pendant leur quart de travail, il arrive un moment où ils sont complètement isolés. Tous ces facteurs les rendent plus vulnérables que les travailleurs ordinaires. Il a aussi été souligné qu'en raison de la nature même du métier, le public est en danger si le conducteur est agressé alors qu'il est au volant de son véhicule. Je ne m'attarderai donc pas sur ce sujet à ce moment-ci.

Même si depuis plus d'une décennie, notre industrie intensifie ses efforts pour réduire le nombre de voies de fait par la formation, le soutien en temps réel et l'installation de caméras, la fréquence et la gravité de ces attaques ne cessent d'augmenter — ce qui illustre la gravité des problèmes, car quel autre milieu de travail demande des caméras?

C'est une triste réalité, mais la plupart des conducteurs de véhicule de transport en commun ont subi des affronts allant de crachats aux coups de poing à la tête et ils connaissent des

knife attack, been stomped upon or sexually assaulted. As Ms. Burgess will testify, many suffer physical and emotional injuries that are life-threatening and career-ending. All of them are degrading and criminal. We are here today to ask for your help to make these assaults stop as the impact on these victims and their families is something that cannot be tolerated in today's society.

As Mr. Dubord testified last week, at a time when public transit needs to grow to support commerce in various parts of the country, many employees are leaving this industry and others are choosing not to enter into it because of these threats. I myself would not even allow my own children to become bus drivers.

For almost a decade, the ATU has been seeking a change to the Criminal Code that would provide a public deterrent to these vicious assaults as we are convinced that this amendment is the most important piece missing. During this time, we have garnered the support of partners from across the country such as the Canadian Urban Transit Association who have compiled statistics for us and have also advocated lawmakers, the Federation of Canadian Municipalities, mayors in major Canadian cities across this country, Crown attorneys, police associations, transit properties and numerous parliamentarians from all parties.

You have already heard about the recent decision by an Ottawa judge, which is a perfect example of why this change is needed. Let me remind you that the Crown attorney and the attacker's own lawyer recommended a sentence of 18 and 12 months respectively for this attack, which took place while the 10-tonne vehicle was in motion with other passengers on board. Fortunately, no cars or pedestrians were hit when it swerved into the oncoming lanes.

Let me also point out that despite the attacker's numerous convictions for prior assaults, the justice in his decision wrote:

I do not believe the law supports the notion that bus driver assaults per se attract higher sentences than other assaults.

He goes on to write:

I will not, however, consider the assault to be aggravated simply because the victim was a bus driver.

Only by entrenching this protection into law will judges have the tools they need to ensure appropriate sentences are delivered and deterrents are in place.

collègues qui ont été victimes d'attaques au couteau, de coups de pied et d'agressions sexuelles. Comme Mme Burgess en témoignera, plusieurs conducteurs subissent des blessures physiques et morales qui peuvent causer la mort et mettre fin à une carrière. Tous ces actes sont dégradants et criminels. Nous sommes venus ici aujourd'hui pour demander votre aide afin qu'ils cessent. On ne peut pas tolérer les répercussions que doivent vivre les victimes et leurs familles dans la société actuelle.

Comme l'a expliqué M. Dubord la semaine dernière, à une époque où le transport en commun doit prendre de l'expansion pour soutenir le commerce dans diverses régions du pays, de nombreux employés quittent la profession et d'autres choisissent de ne pas l'exercer en raison de ces menaces. Je ne laisserais pas mes enfants devenir chauffeurs d'autobus.

Depuis près d'une décennie, le SUT cherche à faire modifier le Code criminel pour y inscrire un élément dissuasif qui permettra de répondre à ces agressions brutales. Nous sommes convaincus que cette modification constitue la pièce manquante la plus importante. Pendant ce temps, nous avons obtenu l'appui de partenaires dans toutes les régions du pays comme l'Association canadienne du transport urbain, qui a compilé des statistiques pour nous et qui a contribué à sensibiliser les législateurs, la Fédération canadienne des municipalités, les maires de la plupart des grandes villes canadiennes, les procureurs de la Couronne, les associations de policiers, les transporteurs urbains et de nombreux parlementaires de tous les partis.

Vous êtes certainement au courant de la récente décision d'un juge d'Ottawa. C'est un parfait exemple en appui à cette demande de changement. Permettez-moi de vous rappeler que le procureur de la Couronne et l'avocat de l'agresseur ont recommandé l'imposition d'une sentence de 18 et de 12 mois respectivement pour une attaque qui s'est produite à bord d'un véhicule en mouvement de 10 tonnes, qui transportait d'autres passagers. Heureusement, aucune collision avec des voitures n'est survenue et aucun piéton n'a été blessé lorsque le véhicule a fait une embardée dans la voie opposée.

Permettez-moi également de souligner que malgré les nombreuses condamnations de l'agresseur pour des agressions antérieures, le juge a écrit ce qui suit dans sa décision :

Je ne crois pas que la loi appuie l'idée que des voies de fait contre des chauffeurs d'autobus entraînent en elles-mêmes des peines plus sévères que les autres agressions.

Puis, il a ajouté ceci :

Je ne considérerai pas cependant que les voies de fait sont aggravées simplement parce que la victime était un chauffeur d'autobus.

Ce n'est qu'en garantissant cette protection par la législation que les juges disposeront des outils nécessaires pour que des sentences justes soient infligées et que des mesures de dissuasion soient mises en place.

I want to thank the Honourable Bob Runciman and his assistant Barry Raison for their tremendous efforts in advocating their colleagues for Bill S-221. I also want to thank the members of this committee who, as a result, have spoken so eloquently in support of it.

As you may know, since 2007, six bills have been introduced in the other place by each of the three main parties. Despite this, not one has proceeded beyond first reading. We have great hope that, with the support of this place, Bill S-221 will succeed where success has not previously been found.

Let me finish with this: Senator Runciman's Bill S-221 may be the latest to be added to this list but, with your support, it will be the one that succeeds. Thank you, and I appreciate it.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. West. It's already before the committee, and we're going to be voting on this at the end of this proceeding. I think we all support Senator Runciman in this effort, and we support you. We'll next hear from Suzanne Burgess.

Suzanne Burgess, Member, Amalgamated Transit Union Local 279: Good afternoon, honourable senators. My name is Suzanne Burgess. I have been a driver with OC Transpo for the past seven years.

Let me start by telling you that I used to look forward to going to work every day where I drove a 20-tonne articulated bus that carries up to 80-plus people. What I miss the most is the interaction between the riding public and myself — the regulars, the elderly, helping people, hearing their stories and so much more.

On February 12 of this year, I was on an afternoon break sitting in my bus in a bus layover station when I saw a woman walking between the buses. I opened my window to tell her it was too dangerous for her to be there. Instead of coming to my window, she went to the door. When I opened the door, I could smell alcohol.

She barged onto the bus, threatening me with vulgar language. I immediately radioed for assistance. When I hung up, she assaulted me by grabbing, scraping my face and neck, trying to drag me to the floor. It took 17 minutes for security to reach us, so I am very thankful that another driver heard my screams and came to my assistance. We all have family, friends and neighbours who take the bus, and I am thankful I was not driving when this happened.

Attending police officers said that I shouldn't have opened my door. The police also said the judge would only give a slap on the hand, so they wouldn't lay any charges. When they told me this, it made me even more upset. An ambulance had to be called because I was having a panic attack. This assault happened at 1:45 p.m.

Je voudrais remercier l'honorable Bob Runciman et son adjoint, Barry Raison, des efforts considérables qu'ils ont consentis pour sensibiliser leurs collègues au projet de loi S-221. Je voudrais aussi remercier les membres de votre comité qui ont par la suite plaidé si éloquemment pour son adoption.

Comme vous le savez peut-être, six projets de loi ont été présentés depuis 2007 dans l'autre Chambre par chacun des trois principaux partis, mais aucun n'a franchi l'étape de la première lecture. Nous avons de grands espoirs qu'avec le soutien du Sénat, le projet de loi S-221 réussira là où d'autres ont échoué.

Je conclus ainsi : le projet de loi S-221 parrainé par le sénateur Runciman s'ajoute à cette liste, mais, avec votre soutien, il se pourrait que ce soit celui-ci qui réussira. Merci.

Le vice-président : Merci, monsieur West. Le comité en est déjà saisi, et nous allons nous prononcer à la fin des présentes délibérations. Je pense que nous appuyons tous la démarche du sénateur Runciman, et nous vous appuyons. C'est maintenant au tour de Mme Suzanne Burgess.

Suzanne Burgess, membre, section locale 279 du Syndicat uni du transport : Bonjour honorables sénateurs. Je m'appelle Suzanne Burgess et je suis conductrice d'autobus pour OC Transpo depuis maintenant sept ans.

J'ai toujours eu hâte d'aller travailler. Je conduisais un autobus articulé de 20 tonnes qui peut transporter jusqu'à 80 passagers. Ce qui me manque le plus, ce sont les contacts avec les passagers — les habitués, les personnes âgées. J'aimais aider les gens, écouter leurs histoires et bien plus.

Le 12 février dernier, j'étais assise dans mon autobus pendant une pause de l'après-midi, dans une aire d'attente, lorsque j'ai vu une femme marcher entre les autobus. J'ai ouvert ma fenêtre pour lui dire qu'il était dangereux pour elle de se trouver là. Au lieu de venir à la fenêtre, elle s'est présentée à ma porte. J'ai ouvert et j'ai senti une odeur d'alcool.

Elle s'est précipitée dans l'autobus en me menaçant par des propos vulgaires. J'ai immédiatement appelé les secours par radio. Lorsque j'ai raccroché, elle m'a ensuite agressée : elle m'a égratigné le visage et le cou pendant qu'elle essayait de me jeter par terre. Il a fallu 17 minutes avant que la sécurité n'arrive. Je suis très reconnaissante envers un autre chauffeur qui m'a entendue crier et qui est venu à mon secours. Nous avons tous des membres de notre famille, des amis et des voisins qui prennent l'autobus, et je remercie le ciel que je ne conduisais pas lorsque les événements sont survenus.

Les policiers qui sont arrivés sur les lieux m'ont dit que je n'aurais pas dû ouvrir la porte et qu'ils ne déposeraient pas d'accusation contre la femme qui m'avait agressée puisqu'elle écoperait d'une simple réprimande. Cela m'a bouleversée encore plus et il a fallu appeler une ambulance parce que j'ai fait une crise de panique. Cette agression s'est produite à 13 h 45.

[Translation]

On that day, many Ottawa passengers were left out in the cold. The bus I was driving did not make its rush hour run. On that day, I was another assaulted bus driver.

My emotional, mental and financial well-being, as well as that of my family, was negatively affected by the actions of this woman. I was worried about those passengers left out in the cold who would not be getting to their destination on time. I also worried about my fellow drivers.

[English]

My husband, who is also a driver, was passing by this layover spot when he heard of my attack, but he couldn't abandon his bus and passengers to be with me. Imagine his anxiety and frustration. Fortunately, he is able to be here with me today, along with Guy Crete, from my local union.

Despite the police not laying charges, the transit law officers were able to charge her and she was ordered to appear in court. It has been over four months since this assault occurred, and I am still afraid of encountering another or the same abuser who will assault me in my workplace.

I am glad there was some consequence, but my attacker, who was sentenced to rehabilitation, is now out in the public, and I am still not fully back to work. I have been working towards driving the public again. The week after the assault, still in shock, I attended a two-day de-escalating session. Two weeks after that, I attended a three-day pro-in-motion session.

Medical professionals have deemed that I suffer from a mild PTSD. I am grateful for the assistance and concern that I have been receiving. OC Transpo union representatives have met with me periodically to see how I am doing. Recently, I returned to modified work, excluding driving passenger buses, and I hope to one day return to driving the public, but I don't know when or if the day will come.

Drivers at OC Transpo frequently hear about their colleagues being assaulted. We never know when we will be next.

[Translation]

I want to help people, not be afraid of them. Today I say to you that enough is enough! I do not want this to happen to someone else. Attacks on public transit workers must stop. I and my fellow transit operators look to you for assistance. Please

[Français]

Ce jour-là, de nombreux passagers ont dû attendre au froid. L'autobus que je conduisais n'a pas pu continuer son parcours à l'heure de pointe. Je suis devenue une autre chauffeuse d'autobus. J'ai été victime de voies de fait.

L'attaque de cette femme a bouleversé mon bien-être émotionnel, psychologique et financier, ainsi que celui de ma famille. Je me suis inquiétée pour les passagers qui attendaient dans le froid et qui ne pourraient sans doute pas se rendre à temps à leur destination. Je me suis inquiétée également pour les autres chauffeurs d'autobus.

[Traduction]

Mon mari est aussi conducteur d'autobus. Ce jour-là, il passait près de l'aire d'attente lorsqu'il a eu connaissance de l'attaque dont j'ai été victime, mais il ne pouvait pas abandonner son autobus et les passagers à bord pour venir à mes côtés. Imaginez l'anxiété qu'il a ressentie et le souci qu'il s'est fait. Heureusement, il peut être avec moi aujourd'hui, de même que Guy Crete, qui représente ma section locale.

Même si les policiers ont décidé de ne pas porter plainte, les agents de sécurité d'OC Transpo ont porté des accusations contre la femme qui m'a agressée et elle a été traduite devant les tribunaux. Il y a plus de quatre mois que cette agression est survenue et je crains toujours de subir une nouvelle agression ou de me trouver encore une fois devant cette personne dans mon lieu de travail.

Je suis contente que son geste ait entraîné des conséquences pour elle. Elle a été condamnée à une réhabilitation et elle est maintenant en liberté parmi le public, alors que moi, je ne suis toujours pas pleinement réintégrée dans mes fonctions. Je prends des mesures pour reprendre mes fonctions de conductrice. La semaine suivant l'agression, j'étais toujours en état de choc et j'ai suivi une séance de deux jours de désamorçage. Deux semaines plus tard, j'ai suivi une séance de trois jours de préparation à la réintégration.

Les professionnels de la santé ont déterminé que je souffrais d'un ESPT léger. Je suis reconnaissante de l'aide et du soutien que je reçois. Je rencontre régulièrement des représentants syndicaux d'OC Transpo qui viennent s'informer de mon état. J'ai repris récemment un travail modifié qui exclut la conduite d'autobus pour le transport des passagers. J'espère y revenir, mais je ne sais pas si ce jour viendra, ni à quel moment.

Les conducteurs d'autobus d'OC Transpo entendent souvent parler d'agressions que subissent leurs collègues et ils ne savent pas s'ils seront la prochaine victime.

[Français]

Je veux aider les gens, pas les craindre. Aujourd'hui, je dis que c'est assez! Je ne veux pas qu'il y ait d'autres victimes. Les attaques contre les conducteurs de véhicules de transport en commun doivent cesser. Mes collègues et moi sollicitons votre

entrench this legislation into law so that judges have something in the Criminal Code to guide them when they are sentencing these attackers.

[*English*]

Thank you for inviting me here today.

The Deputy Chair: Thank you for your presentation, and thank you to Mr. West as well.

We will hear from Mr. Nathan Woods, President of Unifor Local 111.

Mr. Woods: I thank you for the privilege of being here. My name is Nathan Woods. I am a transit operator in Metro Vancouver. I'm also the elected President of Unifor Local 111 representing 3,700 transit workers.

A number of important individuals have joined me today that I would like to quickly acknowledge: Amrik Singh Dhani, President of Unifor Local 1688 representing more than 1,400 taxi drivers in the Ottawa area; Debbie Montgomery, President of Unifor Local 4268, representing 1,700 school bus drivers across southern Ontario; Scott Desjardins, Chairperson of Unifor Local 4304 in Kitchener, Ontario; and Ben Williams, President of Unifor Local 333 in Victoria, B.C. All of these representatives are affected by assaults in their workplace.

On behalf of Amrik, Debbie, Scott, Ben, me and the nearly 45,000 Unifor members working in the Canadian transportation sector, I would like to offer our union's full support of Bill S-221 and its proposed amendments to the Criminal Code.

As the committee is well aware, there are approximately 2,000 bus driver assaults reported each year in Canada. In the B.C. Lower Mainland alone, there were 251 reported incidents of driver abuse between 2012 and 2013. That's an assault reported every three days. Right now, there's an assault every two and a half days. More of half of those assaults involved a weapon. However bleak this sounds, the true extent of the problem is actually far worse. For starters, these stats don't take into account the unreported incidents.

If we included abuses and assaults reported by school bus operators, taxi drivers and others, that would only inflate the numbers higher than they already are. In fact, Canadian taxi drivers had the highest rate of occupational-related homicide in the country in 2011, higher even than police officers.

aide. Je vous prie d'adopter ce projet de loi pour que les juges puissent se fonder sur le Code criminel pour rendre leurs sentences à l'égard de ces agresseurs.

[*Traduction*]

Je vous remercie de m'avoir invitée à témoigner devant vous aujourd'hui.

Le vice-président : Je vous remercie de votre exposé, et je remercie M. West également.

Nous allons maintenant écouter l'exposé de M. Nathan Woods, président de la section locale 111 d'Unifor.

M. Woods : Je vous remercie de m'avoir accordé le privilège de témoigner devant votre comité. Je m'appelle Nathan Woods. Je suis opérateur de véhicule de transport en commun dans le Grand Vancouver. Je suis également président élu de la section locale 111 d'Unifor représentant 3 700 travailleurs des transports en commun.

Un certain nombre de personnes importantes m'accompagnent aujourd'hui et j'aimerais vous les présenter : M. Amrik Singh Dhani, président de la section locale 1688 d'Unifor, qui représente plus de 1 400 chauffeurs de taxi dans la région d'Ottawa; Mme Debbie Montgomery, présidente de la section locale 4268 d'Unifor, qui représente 1 700 chauffeurs d'autobus scolaires du sud de l'Ontario; M Scott Desjardins, président de la section locale 4304 d'Unifor à Kitchener, Ontario; et M. Ben Williams, président de la section locale 333 d'Unifor à Victoria, en Colombie-Britannique. Tous ces représentants ont été touchés par des actes d'agression dans leur milieu de travail.

Au nom d'Amrik, Debbie, Scott, Ben et de près de 45 000 membres d'Unifor qui travaillent dans le secteur du transport au Canada, je tiens à offrir l'appui indéfectible de mon syndicat au projet de loi S-221 et aux modifications au Code criminel proposées.

Comme le sait très bien votre comité, on rapporte environ 2 000 voies de fait sur les chauffeurs d'autobus chaque année au Canada. Seulement dans la vallée du bas Fraser, en Colombie-Britannique, 251 actes de violence sur des chauffeurs d'autobus ont été signalés entre 2012 et 2013. On parle donc d'un incident tous les trois jours. À l'heure actuelle, il y a un acte d'agression tous les deux jours et demi. Plus de la moitié des agresseurs ont utilisé une arme. Même si la situation semble désolante, le fond du problème est en fait beaucoup plus sérieux. D'abord, ces statistiques ne prennent pas en compte les incidents qui ne sont pas signalés.

En incluant les actes de violence et les voies de fait rapportés par les chauffeurs d'autobus scolaire, les chauffeurs de taxi, et cetera, nous obtenons un nombre beaucoup plus élevé que ne l'indiquent les statistiques. En fait, en 2011, les chauffeurs de taxi canadiens avaient le plus haut taux d'homicides au travail dans le pays, et il était encore plus élevé qu'au sein des corps policiers.

In the face of violence and aggression on the job, transit drivers are left entirely defenceless. Attacks can leave lasting physical and mental scars. In some cases, attacks can be fatal. Our members provide a necessary and vital service to communities and to the national economy. It is simply unacceptable for them to work in increasingly dangerous environments.

Fully delivering on promises of a safe and respectful workplace for transit operators, free of violence and abuse, will require a variety of policy solutions. There is no quick-fix answer. This must include innovative security and reporting policies at the workplace level. It must also include employer-led investment in things like increased transit safety supervision and driver training. Equally important is ensuring drivers are actually engaged in all the safety protocols. The need for stronger legal deterrents, such as tougher penalties for offenders, can complement these policy solutions.

On this score, Bill S-221 is a step in the right direction. We applaud Senator Runciman and the work he's done to bring this proposed legislation forward. We acknowledge the leadership of members of Parliament Peter Julian, John Rafferty and Ralph Goodale for their relentless support of driver safety in recent years. Successfully adopting this bill would mean inserting reference to transit operators straight into the Criminal Code. This would bring some peace of mind to our fellow sisters and brothers in the profession and their families who are falling victim to these senseless crimes. Requiring judges to consider a transit driver's occupation as an aggravating circumstance with respect to sentencing will not end driver assault by itself; but it is an important tool in our tool box.

It was more than 20 years ago that union cab drivers launched a safety campaign right here in Ottawa after one of our members was brutally murdered while on the job. Sadly, stories of cab driver assaults are still a common occurrence across the country. It was nearly six years ago to this exact day that representatives of our union came to Ottawa calling for legislation that would address driver safety. Like today, we stood alongside our allies, including Mr. Robin West of the Amalgamated Transit Union. I recognize that over the past seven years there have been various approaches to how we can best tackle this issue, some more agreeable than others. Nevertheless, in the eyes of the front-line workers, there's little difference between where we were in 2007 and where we are today. It's been seven long years of political negotiation and proposed language changes with nothing tangible to show for it.

Less than five months after we came to Ottawa, a young woman in my local was savagely beaten on Halloween night. Bloodied, she watched as her bus was lit on fire. She obviously

Devant la violence et les agressions dans leur milieu de travail, les chauffeurs de véhicules de transport en commun sont totalement impuissants. Les attaques peuvent laisser des séquelles physiques et mentales pendant des années. Dans certains cas, elles peuvent être fatales. Nos membres fournissent un service nécessaire et vital aux communautés et à l'économie nationale. Il est tout simplement inacceptable qu'ils soient tenus de travailler dans un environnement de plus en plus dangereux.

Pour respecter intégralement les promesses faites sur la sécurité et le respect des travailleurs des systèmes de transport en commun, exempts de violence et d'abus, toute une gamme de solutions est possible. Il n'existe pas de solution miracle. Ces solutions doivent inclure des politiques de sécurité et de signalement dans le milieu de travail. Elles doivent également comprendre des investissements par les employeurs dans la supervision de la sécurité et de la formation des chauffeurs. Il faut également veiller à ce que les chauffeurs soient actifs pour ce qui est de tous les protocoles de sécurité. Des moyens de dissuasion légaux plus fermes, notamment l'imposition de peines plus sévères pour les délinquants, pourraient compléter ces solutions.

À cet égard, le projet de loi S-221 est un pas dans la bonne direction. Nous nous réjouissons du travail effectué par le sénateur Runciman pour présenter cette mesure législative. Nous soulignons également le rôle moteur des députés Peter Julian, John Rafferty et Ralph Goodale pour leur soutien inconditionnel à la sécurité des chauffeurs depuis les dernières années. L'adoption de ce projet de loi apporterait une référence directe aux chauffeurs de véhicules de transport en commun dans le Code criminel. Il apportera la tranquillité à nos consœurs et confrères de la profession et leur famille qui ont été victimes de ces crimes répugnants. Même si les juges considéraient comme une circonstance aggravante un cas de violence contre un chauffeur de véhicules de transport en commun, ce ne serait pas suffisant en soi pour mettre fin aux attaques contre les chauffeurs. Cependant, il s'agirait d'un outil important pour combattre le fléau.

Il y a plus de 20 ans, les chauffeurs de taxi ont lancé une campagne de sécurité ici même à Ottawa, après que l'un de nos membres a été brutalement assassiné au travail. Malheureusement, ces attaques sont toujours aussi courantes partout au pays. Il y a près de six ans, des représentants de notre syndicat sont venus à Ottawa pour réclamer l'adoption de mesures législatives concernant la sécurité des chauffeurs. Tout comme aujourd'hui, nous sommes demeurés solidaires avec nos alliés, dont M. Robin West, du Syndicat uni du transport. Je comprends que différentes approches ont été envisagées sur la meilleure façon de contrer ce problème au cours des sept dernières années, certaines étant plus pertinentes que d'autres. Néanmoins, aux yeux des travailleurs sur le terrain, il existe peu de différence entre la situation de 2007 et celle que nous vivons aujourd'hui. Ce sont sept longues années de négociations politiques et de changements textuels proposés sans résultat tangible.

Moins de cinq mois après notre visite à Ottawa, une jeune femme de ma section locale a été sauvagement battue le soir de l'Halloween. Ensanglantée, elle a vu son autobus incendié. Elle a

fears for her life. In those seven years, we have witnessed countless assaults and threats on drivers, including personal friends. We have seen driver attacks on moving vehicles putting the safety of passengers at risk. If our elected officials could take steps to help prevent these incidents from happening, then they should do so. Some of our members are completely worn out with the process. They have all but given up hope that anything will change.

They are proud workers who do their jobs day in and day out, but as citizens they are losing faith in their political system. The success of this bill rests with our elected officials and their ability to show leadership. Its success hinges on their ability to execute. As I said before, Unifor is behind this bill, full stop; and we'll do whatever we can to support its passage. I thank you all for the hard work so far. Now let's get to work and put this bill into law. Thank you.

The Deputy Chair: Thank you for three excellent presentations before the committee.

I call on the sponsor of the bill, Senator Runciman.

Senator Runciman: Thank you, Mr. Chair, and thank you, witnesses, for being here today. I don't think you touched on the frequency and severity. I have heard, perhaps you can confirm this, that both have been increasing over the past number of years. Could you put some stats to that and comment on why you think it's happening.

Mr. West: I don't have the stats in front of me, but you are correct; it has been increasing. I understand that the Canadian Urban Transit Association will be tabling some stats on that stuff. They have been collecting them for us. The reasons it's increasing, I don't know. It may be society in general that has an issue and the driver is the first one people see at the beginning of the day or when they have issues. I think it's more than just the driver being assaulted. We understand that there are people being assaulted out there every day. We understand that. For us, it's the severity of the issue. I may be able to live with myself being assaulted. I've been in many street fights in my life and I could probably personally live with that.

What I always fear every day is what happens if I'm assaulted while I'm driving that bus and I run over somebody walking down the street when I lose control of the 10-tonne or 20-tonne vehicle, depending on what I'm driving, or the people on my bus are injured? I know I couldn't live with that, even after all my years of experience and the life I've had. This is about more than just a driver being assaulted. This is about the safety of the general public out there; and something has to be done before somebody gets killed.

évidemment craint pour sa vie. Durant ces sept années, nous avons déploré de nombreux cas de voie de fait et de menace contre les conducteurs de transport en commun, y compris des amis personnels. Si nos élus peuvent prendre des mesures pour prévenir ces incidents, alors ils doivent agir. Certains de nos membres sont complètement désabusés du processus. Ils ont abandonné tout espoir de changement.

Ce sont des travailleurs fiers, qui font leur travail de façon assidue. Mais comme citoyens, ils perdent confiance dans le système politique. Le succès de ce projet de loi dépend maintenant de nos élus, de leur capacité de faire preuve de leadership et de passer à l'action. Comme je l'ai dit tout à l'heure, Unifor appuie cette mesure législative sans condition, et nous ferons tout ce qu'il faut pour favoriser son adoption. Je vous remercie pour tout le travail que vous avez effectué jusqu'ici. Maintenant, mettons-nous à l'ouvrage et adoptons le projet de loi une bonne fois pour toutes. Merci.

Le vice-président : Merci pour ces trois excellents exposés.

Je cède la parole au parrain du projet de loi, le sénateur Runciman.

Le sénateur Runciman : Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être des nôtres aujourd'hui. Je ne crois pas que vous ayez parlé de la fréquence et de la gravité de ces incidents. J'ai entendu dire, et vous pourrez peut-être me le confirmer, que ces cas ont augmenté en fréquence et en gravité au cours des dernières années. Pourriez-vous nous donner quelques statistiques à ce sujet et nous expliquer pourquoi il en est ainsi?

M. West : Je n'ai pas les statistiques à portée de la main, mais vous avez raison : cela a augmenté. Je crois comprendre que l'Association canadienne du transport urbain publiera des statistiques à ce sujet. Elle les a recueillies pour nous. Pourquoi ces incidents sont-ils en hausse? Je ne sais pas. C'est peut-être attribuable à un malaise social d'ordre général, et le conducteur est la première personne qu'on voit au début de sa journée ou quand on a des problèmes. Selon moi, ce dont il est question ici, ce n'est pas seulement le fait que des conducteurs sont victimes d'agression. Nous savons que des gens se font agresser tous les jours. Nous en sommes conscients. Pour nous, c'est la gravité du problème qui compte. Je pourrais vivre avec le fait que l'on m'ait agressé. Des combats de ruelle, j'en ai connu dans ma vie, et ce genre d'incidents ne troublent pas forcément ma conscience.

Par contre, ce qui me fait peur tous les jours, c'est l'éventualité que je me fasse agresser pendant que je conduis un autobus et que j'écrase un piéton en perdant le contrôle d'un véhicule de 10 ou 20 tonnes, selon le véhicule que je conduis, ou encore que les gens à bord de mon autobus subissent des blessures. Là, je sais que je n'aurais pas la conscience tranquille, même après toutes ces années d'expérience et après toutes les épreuves que j'ai connues dans ma vie. Cela va bien au-delà d'une simple voie de fait contre un conducteur. Il y va de la sécurité du public en général, et il faut agir avant que quelqu'un ne perde la vie.

I am from an international union, although I live and work in Canada. I have been a bus driver in Halifax for 34 years. I know that in the United States people are getting killed because of this type of stuff. Half of the country down there has implemented some type of law to try to prevent this stuff. In Canada, we have to do something here as well, not just for the protection of the drivers and the cab drivers and so on, but for the general public. This is where I'm coming from. I'm really scared about that. Yes, I want my members protected. There's no doubt about that; but there's more to it than that. This is about the general public that's in danger, and we have to do something to deter it.

Nathan said clearly this bill is not going to fix the problem on its own. I believe it's going to be a big deterrent and will help a lot. We will continue to work on the other issues that will help bring this down too. This is a real big step if we can get this implemented.

Senator Runciman: Okay. Is there any sort of common incident that sparks these sorts of things? I have heard that asking for a fare might do it. Is there something more frequent that sparks this kind of confrontation?

Mr. West: If I may, the fares are part of it, there's no question about it. I've been around, like I said, 34 years. I think so many things are part of it. Some people get on the bus for the sake of causing problems. Sometimes they start an argument with a passenger on a bus. The driver tries to calm it down and then they take it out on the driver. We fear that.

I don't know if you can just imagine if you were driving your own vehicle and somebody is sitting in the back seat that you don't trust and you're just waiting for that punch to come from behind and smack into you while you're driving the vehicle. Well, that's our daily lives and we have 40, 50, 60, 70 people on that bus at any given time and they're standing right beside us and we know that's our industry. So we're always waiting for that punch to come over our shoulder, for whatever reason. And sometimes we're not the person that they started with. They have a fight with somebody on the bus and then, rather than hit that person, they strike at us. That's our fear.

Senator Runciman: Last week, when Chief Dubord appeared here, he talked about assaults that are perhaps more damaging in some respects than a physical injury, and that is the groping. He gave an example of a female driver, in Vancouver I believe, and an individual groping her while she was driving the bus. Ultimately she pulled over to the curb and the individual went away. There is danger associated with that, but there is the trauma associated

Je suis membre d'un syndicat international, même si je vis et travaille au Canada. J'ai été chauffeur d'autobus à Halifax pendant 34 ans. Je sais qu'aux États-Unis, des gens perdent la vie durant de tels incidents. La moitié des États américains ont mis en œuvre une loi semblable pour essayer d'empêcher de tels actes. Au Canada, nous devons faire quelque chose, nous aussi, pour protéger non seulement les conducteurs, les chauffeurs de taxi, et cetera, mais aussi la population en général. C'est là que je veux en venir. C'est ce que je crains le plus. Oui, je veux que les membres du syndicat soient protégés, aucun doute là-dessus, mais cela ne s'arrête pas là. C'est toute la population qui est en danger, et nous devons faire quelque chose pour dissuader les gens d'agir de la sorte.

Nathan a dit clairement que ce projet de loi ne réglera pas, à lui seul, le problème. Je crois que ce sera un moyen de dissuasion très efficace et très utile. Nous nous emploierons à régler les autres problèmes, ce qui aidera également à réduire ces incidents. Si nous arrivons à mettre en œuvre ce projet de loi, ce sera un très grand pas en avant.

Le sénateur Runciman : D'accord. Y a-t-il une sorte d'incident commun qui déclenche ce genre de comportements? J'ai entendu dire que le fait de demander à quelqu'un de payer le prix du billet pourrait en être la cause. Y a-t-il un autre facteur plus courant qui déclenche ce type de confrontation?

M. West : Si je peux me le permettre, la perception des droits de transport y est pour quelque chose; cela ne fait aucun doute. Je travaille dans le domaine depuis longtemps : comme je l'ai dit, ça fait 34 ans. Je pense qu'il y a beaucoup d'éléments déclencheurs. Certaines personnes montent à bord d'un autobus pour le simple plaisir de causer des ennuis. Parfois, ces gens commencent par provoquer une querelle avec un passager. Le chauffeur essaie de les calmer, mais c'est à lui qu'ils s'en prennent ensuite. C'est ce que nous appréhendons.

Essayez d'imaginer un peu la situation : vous conduisez votre véhicule et quelqu'un est assis sur le siège arrière; vous ne lui faites pas confiance, et vous vous attendez à recevoir un coup de poing derrière la tête pendant que vous conduisez le véhicule. Eh bien, voilà à quoi ressemble notre vie quotidienne. Il y a 40, 50, 60, 70 passagers à bord de l'autobus en tout temps et ils sont là, tout près de nous, et nous savons que c'est notre travail. Alors, nous sommes toujours aux aguets et nous appréhendons ce coup de poing par-dessus notre épaule, pour une raison ou pour une autre. Et parfois, nous ne sommes pas la première personne à qui ces gens s'en prennent. Ils se disputent avec quelqu'un dans l'autobus, puis au lieu de frapper cette personne, c'est à nous qu'ils donnent des coups. Voilà ce que nous craignons.

Le sénateur Runciman : La semaine dernière, lorsque l'agent en chef Dubord est venu témoigner devant nous, il a parlé d'un type d'agression qui fait probablement plus de tort qu'une blessure physique : les attouchements. Il a donné l'exemple d'une conductrice — à Vancouver, si je ne me trompe pas — qui a été victime d'attouchements pendant qu'elle conduisait un autobus. Lorsqu'elle est parvenue à immobiliser l'autobus en bordure de

with that sort of thing as well. Is that a common occurrence?

Mr. Woods: Robin hit on the mental and social health issues that exist in our workplace, where there are people who are not well that get onto transit. They do engage in that type of behaviour. Chief Neil Dubord is working diligently to get two campaigns under way in Vancouver. The psychological damage that happens as a result of any type of assault, the PTSD that develops as a result of that is long-lasting, and Ms. Burgess is evidence of that, where an assault in the workplace creates such uncertainty. It's not an environment where you want to go to work and believe you will be subjected to an assault of any form. It's hard to measure or quantify.

I do want to say one thing about one of the elements I raised in here, and that is driver training. You asked about responsibility. We know that there are a lot of different elements, and driver training is one of those components with the fare and passenger interaction. We do know that that element is there. Service optimization made it difficult for transit workers to work in our economy. We understand all of that. But, at the end of the day, if we can prevent the one assault that will put someone in hospital or Robin or I getting a phone call from the supervisor at work saying, "Suzanne is injured and she's in the hospital in critical condition." I don't want to hear that phone call, I absolutely don't, so I'm glad Chief Neil Dubord is working as hard as he is and supporting that.

Senator McIntyre: Thank you all for your presentations.

As noted by Mr. Woods, the interesting thing about Bill S-221 is that it will now require a court to consider the fact that the victim of an assault is a public transit operator to be an aggravating circumstance for the purpose of sentencing rather than leaving it to the trial judge to determine what aggravating factors are relevant in any given case. I think that's music to our ears, really, the words "aggravating circumstance."

Bill S-221 includes only public vehicle operators and does not support workers such as those selling or checking tickets. Do you think support workers should be included in Bill S-221, or is that included in other legislation?

Mr. Woods: I'm not familiar with its being included in other legislation and whether it should be included in this bill or not. If you're going to ask me on a personal level as a transit worker with people in my life who are assaulted, I'm going to say no. Today

route, l'individu s'est enfui. Ce genre de situation présente un danger, mais il y a aussi le traumatisme qui s'y rattache. Est-ce que cela arrive souvent?

M. Woods : Robin a parlé des problèmes de santé mentale et sociale qui existent dans notre milieu de travail, car il y a parfois des gens mal en point qui utilisent le transport en commun. Ils adoptent ce genre de comportements. L'agent en chef Neil Dubord travaille assidûment pour lancer deux campagnes à Vancouver. Il y a des dommages psychologiques à la suite de n'importe quel type d'agression, notamment le trouble de stress post-traumatique qui perdure après l'incident. Le cas de Mme Burgess montre bien comment une agression en milieu de travail peut créer une telle incertitude. On n'a pas envie d'aller travailler dans un environnement où on est exposé à une forme quelconque d'agression. C'est difficile à mesurer ou à quantifier.

J'aimerais revenir sur un des points que j'ai soulevés, à savoir la formation des conducteurs. Vous avez posé une question au sujet de la responsabilité. Nous savons que beaucoup d'éléments entrent en ligne de compte, notamment la formation des conducteurs, la perception des droits de transport et l'interaction avec les passagers. Nous en sommes conscients. En raison de l'optimisation des services, les travailleurs des transports en commun ont de la difficulté à travailler dans notre contexte économique. Nous comprenons tout cela. Mais, au bout du compte, si nous pouvons empêcher une agression, nous éviterons le risque que quelqu'un se retrouve à l'hôpital ou l'éventualité que Robin ou moi recevions un coup de téléphone du superviseur pour nous informer, par exemple, que Suzanne est blessée et qu'elle se trouve à l'hôpital dans un état critique. Je ne veux pas, mais vraiment pas, recevoir cet appel téléphonique. Alors, je suis content que l'agent en chef Neil Dubord travaille fort et qu'il appuie cette mesure législative.

Le sénateur McIntyre : Merci, à vous tous, de vos exposés.

Comme l'a dit M. Woods, ce qui est intéressant au sujet du projet de loi S-221, c'est qu'il exigera maintenant du tribunal qu'il considère comme circonstance aggravante pour la détermination de la peine le fait que la victime de voies de fait soit le conducteur d'un véhicule de transport en commun, au lieu de laisser au juge le soin de déterminer quels facteurs aggravants sont pertinents dans un cas donné. Je pense que c'est une très bonne nouvelle : les mots « circonstance aggravante » sont vraiment agréables à entendre.

Le projet de loi S-221 vise uniquement les conducteurs de véhicule de transport en commun, sans tenir compte des travailleurs comme ceux qui vendent ou vérifient les billets. Pensez-vous que les travailleurs de soutien devraient également être visés par le projet de loi S-221, ou le sont-ils déjà par d'autres lois?

M. Woods : Je ne sais pas s'ils sont visés par d'autres lois et s'ils devraient être inclus dans ce projet de loi. Si vous voulez que je réponde à titre personnel, en tant que travailleur des transports en commun qui voit des gens dans sa vie se faire agresser, je dirai que

the bill needs to be pushed through and, in discussion with my colleagues, it's one of the long-standing issues.

If you recall my report, it's been seven years. If it goes back and needs to have to inclusion into it then the threat is it will take another two to three years.

It could be amended later if that was a requirement from another submitter to a different bill, but for today I think just getting the bill through is the answer.

Senator McIntyre: In other words, time to move on with this bill.

[Translation]

Senator McIntyre: Ms. Burgess, I have a question for you. I saw that OC Transpo law transit officers were able to charge the woman who assaulted you. And as you said in your presentation, she was ordered to appear in court. Do you know whether the woman pleaded guilty or not guilty to the charge?

Ms. Burgess: She pleaded guilty.

Senator McIntyre: Do you know the sentence she received?

Ms. Burgess: She received mental health treatment and rehabilitation for alcohol abuse. She was ordered to pay a fine, but she does not work; she has a year to pay the fine, which I believe is about \$1,000.

Senator McIntyre: Do you know whether the accused had a criminal record?

Ms. Burgess: According to the police officer, she had assaulted someone before.

Senator McIntyre: Do you think she was suffering from mental illness at the time of the assault?

Ms. Burgess: She was intoxicated. If she was mentally ill, I could not say, but she was very intoxicated.

Senator Boisvenu: Welcome to you both. Thank you for those very insightful accounts. I want to point out the tremendous job our colleague Senator Runciman and his team have done on this issue.

When incidents like this occur, do you have to testify in court?

Ms. Burgess: Me, not the first time. If the woman had pleaded not guilty, another appearance would have been scheduled.

non. Ce qu'il faut faire aujourd'hui, c'est adopter le projet de loi. D'après mes entretiens avec mes collègues, il s'agit d'un des problèmes qui existent de longue date.

Si vous vous souvenez de mes observations préliminaires, cela fait sept ans qu'on cherche à faire adopter le projet de loi. Si on finit par le renvoyer afin d'y ajouter d'autres dispositions, alors on risque d'attendre encore deux ou trois ans.

Il y a lieu de le modifier plus tard, si cela s'avère nécessaire et si quelqu'un en fait la proposition dans un autre projet de loi, mais pour aujourd'hui, je pense qu'il suffit de faire adopter cette mesure législative.

Le sénateur McIntyre : Autrement dit, il est temps d'aller de l'avant avec ce projet de loi.

[Français]

Le sénateur McIntyre : Madame Burgess, j'ai une question à vous poser. Je remarque que les agents de sécurité d'OC Transpo ont porté des accusations contre la femme qui vous a agressée. Comme vous l'avez mentionné dans votre présentation, cette dernière a comparu devant les tribunaux. À votre connaissance, la femme en question a-t-elle plaidé coupable ou non coupable au chef d'accusation?

Mme Burgess : Elle a plaidé coupable.

Le sénateur McIntyre : Est-ce que vous avez connaissance de la peine qu'elle a reçue?

Mme Burgess : Elle a reçu des soins en réhabilitation de santé mentale et pour sa consommation d'alcool. Elle a eu une amende à payer, mais c'est une personne qui ne travaille pas; elle a un an pour payer l'amende. Je pense que c'était environ 1 000 \$.

Le sénateur McIntyre : Selon vous, est-ce que l'accusée avait un dossier criminel?

Mme Burgess : Elle avait déjà commis une agression auparavant, d'après le policier.

Le sénateur McIntyre : Selon vous, est-ce qu'elle souffrait de troubles mentaux au moment de l'agression?

Mme Burgess : Elle était intoxiquée. Si elle avait des problèmes mentaux, je ne le savais pas, mais elle était très intoxiquée.

Le sénateur Boisvenu : Madame et monsieur, je vous souhaite la bienvenue. Je vous remercie de vos témoignages très révélateurs. Je tiens aussi à souligner l'excellent travail de notre collègue le sénateur Runciman dans ce dossier, et du travail de son équipe.

Lorsqu'il arrive des incidents de cette nature, est-ce que vous êtes amenés à témoigner en cours?

Mme Burgess : Moi, pas pour la première fois; si elle avait plaidé non coupable, on nous aurait donné une autre date de comparution.

Senator Boisvenu: Are you aware of any cases where bus drivers are seeking damages in civil court, to recover medical treatment and therapy costs?

Ms. Burgess: No one I know of.

[English]

Mr. West: No, I'm not familiar with whether that happens or not. Usually when it gets into that type of issue outside of the union realm, our members may mention it to us, but I'm not aware of any.

[Translation]

Senator Boisvenu: I thought I heard you say it took police nearly 20 minutes to reach you. Is that right?

Ms. Burgess: Seventeen minutes.

Senator Boisvenu: Is that an average response time? That strikes me as quite a long time to have to wait, since the assault could have been worse. Is there any cooperation with police or is that an area of weakness?

Ms. Burgess: I thought they were very slow in arriving. The three police officers and OC Transpo officers got there at the same time.

Senator Boisvenu: Do you have the sense that the courts are sympathetic to you as victims? How do the courts react to your pursuing the charges?

[English]

Mr. West: With my members, I've seen the courts are not on our side in most cases. We had a case in Winnipeg a few years ago where the court was on our side, and I believe the main reason was because we filled the courtroom with bus drivers in uniform and it became a public issue. But the courts don't seem to be sympathetic with us.

I had a member a few years ago, and getting to Senator Runciman's comment about why are people being assaulted, who missed a passenger in a bus spot, for whatever reason I'm not sure. These individuals got in a cab, followed the bus probably 20 blocks and got the cab to pull in front of the bus, got out of the cab, got on the bus, pulled the bus driver out of the seat of the bus in a bus stop, dragged him down the stairs and beat him up, just because he missed them at a bus stop. And all that guy got out of it was a \$300 fine. This is stuff that can happen.

We had a case just a couple of years ago out in Edmonton. You probably all know about that. It was videotaped, where a person got on the bus and he was short a fare. The driver wasn't even trying to kick him off. He just brought it to his attention that he

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que vous êtes au courant s'il y a des chauffeurs d'autobus qui poursuivent au civil pour dommages, pour remboursement des frais de thérapie, des frais médicaux, dans les cas que vous connaissez?

Mme Burgess : Je ne connais personne.

[Traduction]

M. West : Non, j'ignore s'il y a eu de tels cas. D'habitude, si le problème dépasse la portée du syndicat, nos membres peuvent nous en faire part, mais je ne suis pas au courant.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Tantôt, je crois avoir entendu que le temps d'intervention des policiers était de presque 20 minutes?

Mme Burgess : Dix-sept minutes.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que c'est dans la moyenne? Je trouve cela relativement long, car l'agression aurait pu être plus dangereuse à votre égard. Est-ce que la collaboration des policiers existe ou est-ce qu'il y a aussi une faiblesse à ce chapitre?

Mme Burgess : J'ai trouvé le laps de temps très lent. Les trois policiers et OC Transpo sont arrivés en même temps.

Le sénateur Boisvenu : Sentez-vous que les cours sont sympathiques envers vous comme victime? Quel genre de traitement avez-vous en cour quand vous portez plainte?

[Traduction]

M. West : Dans le cas des membres de notre syndicat, j'ai constaté que les tribunaux sont rarement de notre côté. Dans une affaire à Winnipeg il y a quelques années, le tribunal était de notre côté, et je crois que c'était surtout parce que nous avons rempli la salle d'audience de chauffeurs d'autobus en uniforme, ce qui a rendu l'affaire publique. Mais les tribunaux ne semblent pas se montrer sympathiques à notre cause.

Voici ce qui s'est passé à un de nos membres il y a quelques années, et cela donne suite à la question du sénateur Runciman sur la raison pour laquelle les gens se font agresser. Pour une raison que j'ignore, ce conducteur avait manqué un arrêt d'autobus où attendait un passager. Cet individu a décidé de prendre un taxi et de suivre l'autobus, puis une vingtaine de rues plus loin, il a demandé au chauffeur de taxi de se placer devant l'autobus. Rendu là, il est descendu du taxi pour embarquer dans l'autobus. Il a poussé le chauffeur d'autobus hors de son siège et l'a traîné dehors, devant un arrêt d'autobus, où il s'est mis à le battre, et tout cela juste parce que le conducteur avait oublié d'aller le chercher à un arrêt d'autobus. Et ce type n'a écopé que d'une amende de 300 \$. Voilà le genre de chose qui peut arriver.

Nous avons connu un autre cas il y a quelques années, à Edmonton. Vous en avez probablement tous entendu parler. L'incident a été filmé sur vidéo : un type est monté à bord de l'autobus, mais il n'avait pas la monnaie pour payer son billet. Le

was short on the fare. That guy sucker punched him, knocked the guy out with the first punch, and luckily it was in a bus stop for nobody else getting hurt. He dragged him down the stairs while the guy was unconscious — and this is all on video; you can see the whole thing from the bus — laid him on the ground at the bottom of the stairs and stamped on his face 15 times.

This guy will never be back to work driving a bus. He lost an eye and his face was reconstructed. I'm not even sure what came out of that. I know the guy was charged and I think at the end of the day after a lot of public outcry he became a dangerous public offender or whatever they call them. If it's not the public outcry, we don't seem to get any support from the courts. And that's why we think that this is very important about making it an aggravated assault so the courts have the tools to treat it differently.

I get back to the point that we don't want our members assaulted. We really don't, but it's only a matter of time before it becomes a real tragedy and it won't be just one of our members but a lot of other people are going to get hurt, and then what will happen? It will be too late.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: To your knowledge, do many of the individuals who assault bus drivers belong to street gangs or criminal organizations? Or do they tend to be ordinary citizens? I gather that most attackers are male. Is that right?

Ms. Burgess: A lot of them are women.

Senator Boisvenu: A lot?

[*English*]

Mr. Woods: It's more random.

Senator Boisvenu: No specific groups?

Mr. Woods: No specific groups.

Mr. West: Other than maybe some young kids being together in a group and throwing rocks at a bus or stuff like that, there are no gang-related assaults on us. This is individual stuff. People for whatever reason are having a bad day and the driver is just the one they can take it out on because they believe they can and they get away with it. In Halifax the most I have seen come out of it is somebody may get barred from using a bus for six months.

Senator McInnis: I want to share my appreciation for Senator Runciman as well. It is a very timely and very worthwhile bill.

conducteur n'a fait que le lui signaler, sans même essayer de l'expulser. Ce type l'a alors frappé à l'improviste et l'a assommé d'un seul coup. Heureusement, cela s'est passé à un arrêt d'autobus, alors personne d'autre n'a subi de blessures. À ce stade-là, le chauffeur était inconscient. Le type l'a alors traîné dehors — le tout, sous l'œil de la caméra à bord de l'autobus —, puis il l'a posé sur le sol, au bas des escaliers de l'autobus, et il s'est mis à le frapper au visage 15 fois.

Ce gars ne conduira plus jamais d'autobus. Il a perdu un œil, et son visage a dû être reconstruit. Je ne suis même pas sûr de la façon dont cela s'est terminé. Je sais que l'agresseur a été inculpé et je pense qu'après un tollé général, il a fini par être désigné criminel dangereux ou peu importe. S'il n'y a pas de vives protestations de la part du public, nous ne semblons pas jouir de l'appui des tribunaux. Et c'est pourquoi nous pensons qu'il est très important de faire en sorte que ces actes constituent des voies de fait graves, car les tribunaux auront ainsi les outils nécessaires pour traiter ces cas différemment.

Je le répète, nous ne voulons pas que nos membres soient victimes de voies de fait. Nous n'y tenons vraiment pas, mais ce n'est qu'une question de temps avant qu'une véritable tragédie ne survienne, mettant en jeu non seulement un de nos membres, mais aussi beaucoup d'autres blessés. Que se passera-t-il alors? Ce sera trop tard.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : À votre connaissance, parmi les gens qui agressent les chauffeurs d'autobus, y en a-t-il beaucoup qui appartiennent à des gangs de rue ou à des groupes criminalisés, ou est-ce qu'il s'agit plutôt de gens ordinaires? D'après ce que je comprends, les agresseurs sont souvent des hommes?

Mme Burgess : Il y a beaucoup de femmes qui agressent.

Le sénateur Boisvenu : Beaucoup?

[*Traduction*]

M. Woods : Il s'agit souvent d'actes aléatoires.

Le sénateur Boisvenu : Il n'y a aucun groupe particulier?

M. Woods : Aucun groupe particulier.

M. West : Mis à part peut-être un groupe de jeunes qui lancent des roches sur un autobus ou des choses de ce genre, ces voies de fait ne sont pas commises par des gangs. Il s'agit d'actes individuels. Les gens, pour une raison ou pour une autre, sont mécontents de leur journée et ils s'en prennent au conducteur, parce qu'ils croient qu'ils peuvent s'en tirer en toute impunité. À Halifax, la sanction la plus sévère que j'ai vue, c'est l'interdiction de monter à bord d'un autobus pendant six mois.

Le sénateur McInnis : J'aimerais, moi aussi, exprimer ma reconnaissance au sénateur Runciman. Il s'agit d'un projet de loi très utile, qui arrive à point nommé.

Here just recently we had a group of witnesses in, and my colleague Senator Plett was putting forth a bill, and basically they were contending that stiffer penalties don't work and they are not a deterrent. To what extent do you think this will be a deterrent?

Mr. West: Well, I believe personally stiffer penalties will be a deterrent. I lived in an area of Halifax where the justice system corrected a lot of my friends and put them in the right direction of life, so I believe it will be a deterrent, and I think it's the only thing that will help stop this thing.

Senator McInnis: I happen to agree with you, but I'm making the point that there are some out there who believe that tougher penalties simply don't work. I happen to agree and this government agrees that they do work.

Mr. West: If I may comment on a personal level, I won't go into my history of my teenage years, but I can tell you, if I didn't go through the justice system, I probably would not be sitting here today.

Senator McInnis: They provided us with information with respect to the Toronto Transit Commission and all the statistics and so on and the fact that they put cameras in subways and street vehicles and printed thousands and thousands of pamphlets and even put stalls where the drivers go in. Is that being done more extensively across the country, or is that something that is more or less unique in the large urban centres?

Mr. West: It's being done across the country as the transit properties get the funding to do it. Smaller properties have a more difficult time doing it, but it's being done across the country. As a union, we are pushing for those cameras. We have maybe different issues on what they should be used for, but when it comes to the safety and the criminal stuff, we clearly want them in there. We can't stop all the assaults; we know that, but at least these cameras will be able to help us prosecute these people when they are brought to justice. In a lot of cases we had the evidence; it's just the courts aren't following up with the penalties. They are letting them off with a slap on the hand.

Senator McInnis: Hopefully it will work. Thank you very much for appearing.

Senator Plett: Thank you. I'm happy that we have great judges in Winnipeg; the courts there did do something.

But my question is a little more related possibly to taxis than buses, although I think it goes both ways. In all Winnipeg taxis the drivers are protected with shields around them, and further to that, when you follow a cab in Winnipeg, there is a sticker on the bumper: "If you see this strobe light flashing, call 9-1-1," which means the cabbie is having a problem. I'm not sure whether our

Tout récemment, nous avons accueilli un groupe de témoins, et mon collègue, le sénateur Plett, a présenté un projet de loi. Essentiellement, les témoins nous ont dit que les peines plus sévères ne donnent pas de bons résultats et qu'elles n'ont pas d'effet dissuasif. À quel point pensez-vous que cette mesure aura un effet dissuasif?

M. West : Eh bien, je crois personnellement que l'imposition de peines plus sévères aura un effet dissuasif. J'ai vécu dans une région d'Halifax, et bon nombre de mes amis ont eu des démêlés avec la justice, mais le système judiciaire les a remis sur le droit chemin. Je crois donc que cette mesure aura un effet dissuasif, et je pense que c'est la seule façon de mettre un terme à ces actes.

Le sénateur McInnis : Je suis d'accord avec vous, mais je voulais faire remarquer que, selon certains, des peines plus sévères n'aboutissent à rien. En tout cas, je suis d'accord avec vous, et le gouvernement est d'avis que cela fonctionne.

M. West : Si vous me permettez de faire une observation à titre personnel, sans entrer dans les détails, je peux vous dire que si je n'étais pas entré dans le système judiciaire pendant mon adolescence, je ne serais pas ici aujourd'hui.

Le sénateur McInnis : On nous a fourni des renseignements sur la Toronto Transit Commission, assortis de statistiques et de tout le reste, et on nous a parlé des mesures prises, comme l'installation de caméras dans les métros et les véhicules routiers, la distribution de plusieurs milliers de brochures et même l'installation de cloisons pour les conducteurs. S'agit-il de mesures que l'on prend de façon générale partout au pays, ou est-ce plutôt une initiative qui est plus ou moins l'apanage des grands centres urbains?

M. West : Cela se fait dans l'ensemble du pays, car les sociétés de transport en commun reçoivent du financement à cette fin. Les petites sociétés ont plus de mal à le faire, mais il s'agit de mesures prises partout au pays. Notre syndicat réclame l'installation de caméras. Nous avons peut-être des opinions divergentes quant à l'usage de ces caméras, mais nous voulons certainement qu'elles soient là pour assurer la sécurité et empêcher les actes criminels. Il est impossible d'éliminer toutes les voies de fait; nous en sommes conscients, mais au moins, les caméras pourront nous aider à poursuivre ces criminels de sorte qu'ils soient traduits en justice. Dans bien des cas, nous avons des preuves; le problème, c'est que les tribunaux n'imposent pas les peines appropriées. Ils laissent ces criminels s'en tirer avec une tape sur les doigts.

Le sénateur McInnis : Espérons que cela fonctionnera. Merci beaucoup de comparaître.

Le sénateur Plett : Merci. Je suis heureux de voir que nous avons d'aussi bons juges à Winnipeg; les tribunaux ont certes joué un rôle.

Toutefois, ma question porte davantage sur les taxis que les autobus, même si je pense que cela va dans les deux sens. À Winnipeg, tous les taxis sont munis d'écrans protecteurs; les chauffeurs sont donc protégés. De plus, si vous suivez un taxi à Winnipeg, vous constaterez qu'il y a sur les pare-chocs un autocollant portant le message suivant : « Si ce phare

buses do. I think our buses also have some protection for the drivers. Is that unique to Winnipeg or do other cities have protection for drivers?

Mr. Woods: Right now in Metro Vancouver we have had for about the last 10 years a panic button for transit operators to activate, but it's not something they can activate while in their seat. They can activate the button, but you actually have to pull the cord to put the strobe light on. Really, you're already in the midst of a struggle on your coach before you can — you have to have preplanned that struggle to hit the button.

Amrik is here, and he could speak about the taxi industry, but that sticker and identification as well, that campaign is something that I think all transit commissions and unions, I think anybody who is interested in transit, whether the company or the labour side of it, support. They are all looking for as many tools as they can create to try to bring forward the deterrent that has been raised. Is it just stiffer sentencing? No. It is campaigns like the Christmas tree, which is what we call our system where the bus lights up or the taxi cab lights up, or cameras. It's all of those components that we're looking for.

Senator Plett: There is not an orchestrated campaign to have bus drivers protected with some kind of a shield around the driver so somebody can't get at them?

Mr. Woods: In Vancouver we are working on the development of shields. We are working with WorkSafeBC on implementing the same shield system that Toronto has because we see the value of that. We see that's one of the components that we need to do to engineer a safety mechanism. The legislation is a legal solution, but we also have to have an engineered solution, and that's why we are implementing a request for the barriers.

Mr. West: We have had some testing on that as well. There are a few problems right now. The buses every property has are different styles and makes, and they are not factory-made to put the shields in, so the shields have to be designed for individual buses based on the bus. Unfortunately, one concern right now is none of our buses has an escape door like in a car or taxi where you can get out the door. You start putting the shields up, and then we are clearly locked in, no way out whatsoever. Especially if there is an accident or something, how do we get out?

We're interested in them, but the buses, in our opinion, have to be redesigned from the factory to make that work. We have members, too, that also feel uncomfortable with shields because

stroboscopique fonctionne, composez le 9-1-1 », ce qui signifie que le chauffeur de taxi a un problème. Je ne suis pas certain que nos autobus en sont munis. Je pense que nos autobus ont également une protection quelconque pour les chauffeurs. Est-ce propre à Winnipeg? De telles mesures de protection ont-elles été mises en place dans d'autres villes?

M. Woods : À Vancouver, depuis environ 10 ans, les opérateurs de véhicules de transport en commun ont à leur disposition un bouton de panique, mais ils ne peuvent l'activer de leur siège. Ils peuvent activer le bouton, mais ils doivent tirer sur un cordon pour allumer le phare stroboscopique. En réalité, le conflit doit déjà avoir éclaté avant de pouvoir... Il faudrait prévoir le conflit pour pouvoir appuyer sur le bouton.

Amrik est ici et il pourrait parler de l'industrie du taxi. Toutefois, je pense que les commissions de transport en commun, les syndicats ou tous ceux qui s'intéressent au transport en commun, qu'il s'agisse des entreprises ou des employés, appuient l'utilisation de l'autocollant et de la signalisation, ainsi que la campagne qui est menée. Tous souhaitent avoir le plus d'outils possible pour mettre en place les mesures dissuasives dont il est question. Parle-t-on seulement de sentences plus sévères? Non. Il y a les campagnes comme celle dite de l'arbre de Noël, qui est le nom que nous donnons au système de signaux lumineux ou aux caméras pour les autobus et les taxis. Ce sont tous ces éléments que nous recherchons.

Le sénateur Plett : N'y a-t-il pas une campagne structurée pour l'installation d'écrans protecteurs quelconques pour protéger les chauffeurs d'autobus et empêcher que quelqu'un puisse s'en prendre à eux?

M. Woods : À Vancouver, nous travaillons au développement d'écrans protecteurs. Nous collaborons avec WorkSafeBC pour la mise en place d'un système de protection identique à celui de Toronto, parce que nous en reconnaissons l'importance. Nous savons que c'est l'un des éléments d'un mécanisme de sécurité. Le projet de loi est une solution juridique, mais nous devons aussi avoir une solution technique, et c'est pourquoi nous mettons en place une exigence concernant les écrans protecteurs.

M. West : Nous avons aussi mené quelques essais. Il y a actuellement quelques problèmes, car les autobus des diverses sociétés sont différents. Ils ne sont pas conçus pour l'installation d'écrans protecteurs. Par conséquent, les écrans protecteurs doivent être conçus en fonction des modèles d'autobus. Malheureusement, ce qui nous préoccupe en ce moment, c'est qu'aucun de nos autobus n'est muni d'une sortie de secours, comme dans une voiture ou un taxi, où il suffit d'ouvrir une porte pour s'enfuir. Si l'on commence à installer des écrans protecteurs, cela signifie que nous sommes enfermés, manifestement, et que nous n'avons aucun moyen de sortir du véhicule. Particulièrement lors d'un accident ou d'un incident quelconque, comment pouvons-nous sortir?

Ils suscitent notre intérêt, mais nous estimons que la conception des autobus doit être repensée si l'on veut que cela fonctionne. Certains de nos membres n'aiment pas les écrans

they want to interact with the public more. It's a Catch-22 for us. It's a safety issue, but we have members who still want to be polite with the public and working with them and getting out of their seats and helping them with wheelchairs and stuff like that; and if you had these shields, it makes that type of stuff harder. We continue to investigate it. We've had properties like TTC, which is one of my properties, and Edmonton, and I believe Winnipeg as well, try test shields. We continue to look at that, but we believe it has to come from the factory, and the buses have to be redesigned with a door on the left so if something does happen we can get out.

The Deputy Chair: Now a senator who represented police officers, a police officer himself for many years, Senator Dagenais.

[Translation]

Senator Dagenais: My colleagues may think I sound like a broken record, but when I joined the Sûreté du Québec in 1972, the police cars did not have protective shields. Later on, when I was the head of the union, I demanded that they be installed in every patrol car.

Most of the taxis in Montreal are now equipped with protective shields. As I told the previous witnesses, I have seen the much talked about protective barriers they have in the U.S.

I realize it makes it harder to communicate with passengers, but it is also a matter of personal safety. You have the right to perform your work in a safe environment, just like passengers have the right to be protected.

Now Mr. Woods, you said you were satisfied with the bill as it stands but it may need some amending. You talked about people who work in ticket booths. I would like to hear what you think of the bill. Are you pleased with it? Should it go further?

I also want to take a moment to commend Senator Runciman for his efforts. This is a good bill that should help you.

[English]

Mr. Woods: At the end of the day you probably could. I'm not going to dispute that. Talking to the other parties that have submitted a bill, they've got language in theirs that they're going to propose might be better and that should be included in this.

To be frank with you, I'm not you. I'm not a lawmaker. I'm not going to change the law in Canada. From my perspective, as a front-line worker representing 3,700 workers, part of 45,000, this works.

protecteurs parce qu'ils veulent interagir davantage avec le public. Pour nous, c'est un cercle vicieux. C'est une question de sécurité, mais nous avons des membres qui croient encore à la politesse envers le public; ils veulent travailler avec le public et avoir la possibilité de quitter leur siège pour aider les gens — avec des fauteuils roulants et des choses du genre —, mais les écrans protecteurs rendent ces choses plus difficiles. Nous continuons de les étudier. Des sociétés comme la TTC, qui est une des sociétés dont je m'occupe, celle d'Edmonton et aussi celle de Winnipeg, je crois, ont mené des essais sur les écrans protecteurs. Nous poursuivons nos études à cet égard, mais nous croyons que cela doit venir de l'usine et la conception des autobus doit être revue. Il faut une porte du côté gauche, ce qui nous permettrait de sortir en cas d'incident.

Le vice-président : Nous passons maintenant à un sénateur qui a représenté les agents de police, ayant lui-même exercé ces fonctions pendant de nombreuses années, le sénateur Dagenais.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Mes collègues vont peut-être trouver que je me répète, mais lorsque je suis arrivé à la Sûreté du Québec, en 1972, les voitures n'étaient pas équipées de grilles protectrices. Plus tard, à titre de président du syndicat, j'ai exigé qu'elles soient installées dans tous les véhicules de patrouille.

À Montréal, la plupart des taxis sont maintenant munis de grilles protectrices. Comme je l'ai mentionné aux autres témoins qui sont passés avant vous, j'ai déjà vu ces fameux écrans protecteurs aux États-Unis.

Je peux comprendre qu'il vous soit plus difficile de communiquer avec le client, mais il en va aussi de votre sécurité. Vous avez le droit d'exercer votre travail en toute sécurité, et les passagers ont également le droit d'être protégés.

Maintenant, monsieur Woods, vous m'avez dit que vous étiez satisfait du projet de loi comme tel, mais qu'il y aurait peut-être lieu d'y apporter quelques modifications. Vous avez parlé, par exemple, des gens qui travaillent dans les billetteries. J'aimerais entendre votre opinion au sujet du projet de loi. Est-ce qu'il vous satisfait? Devrait-il aller plus loin?

J'en profite aussi pour féliciter le sénateur Runciman. C'est un bon projet de loi qui devrait vous aider.

[Traduction]

M. Woods : En fin de compte, vous pourriez probablement le faire. Je ne le contesterai pas. Quant aux autres partis qui ont présenté un projet de loi, ils pourraient laisser entendre que le libellé de leurs projets de loi était meilleur et que l'on devrait l'inclure dans ce projet de loi.

Je vais être franc. Je ne suis pas à votre place. Je ne suis pas législateur. Je ne modifierai pas les lois canadiennes. Selon mon point de vue, en tant que travailleur de première ligne représentant 3 700 travailleurs — parmi 45 000, cela fonctionne.

[Translation]

Senator Dagenais: I gather that the bill is a huge improvement in your eyes. It was long overdue from a safety perspective.

[English]

The Deputy Chair: Thank you. Now we'll go to the second round if there is anyone there.

I just wanted to mention in passing, I was thinking about your reference to bills in the other place. The interesting characteristic of this bill devised by Senator Runciman is that it specifically spells out bus drivers, taxi drivers and transit drivers. It's a bill specifically targeted and, as you say, your opinion is we should proceed with this as quickly as possible, and then if amendment is needed after this bill passes, fine, come back; is that your position?

Mr. Woods: If this bill passes we're miles ahead of where we've ever been.

The Deputy Chair: Anybody else on a second round?

[Translation]

Senator Rivest: You know what happened to Mr. Bouzid, a Montreal taxi driver and father of three who was killed in November 2013. There are safety precautions in place. Right now in Montreal, they are considering options such as whether taxis should be equipped with cameras or whether the glass shield is sufficient to ensure driver safety. I assume you are open to finding ways to improve the situation.

When incidents like the one madam described occur on public transit vehicles, such as buses, regular municipal police respond. But do transit companies have their own security and support personnel to attend to bus drivers out in the field? Do adequate channels of communication exist? Because let me tell you, the fact that you had to wait 17 minutes for help really shocks me. That seems long to me.

Ms. Burgess: The first time I called my supervisor, I requested assistance because the woman was being extremely vulgar with me and I found it difficult to drive the bus with someone who was being vulgar and refusing to listen. He sent someone to assist me but it took them 17 minutes to get there. Our security officers got there first, before the police. The police officers told me they could not do anything, even though she had been charged with a previous assault. It was her second assault, and the police did nothing. This was my fourth attack in seven years, so the situation certainly left a mark. The third time I was assaulted, someone was taking a video right in front of the bus and I had to slam on the brakes suddenly because I did not see him. A woman fell and hurt her hip. I felt bad for her. The second assault involved a group of students. The inspectors caught them trying to ride the bus

[Français]

Le sénateur Dagenais : Je comprends que le projet de loi est pour vous un grand pas vers l'amélioration. Il s'imposait pour votre sécurité.

[Traduction]

Le vice-président : Merci. Nous passons maintenant à la deuxième série de questions, si quelqu'un souhaite intervenir.

Je tiens simplement à souligner, au passage, que j'ai réfléchi au fait que vous avez fait allusion aux projets de loi à l'autre endroit. La caractéristique intéressante du projet de loi préparé par le sénateur Runciman, c'est qu'on y mentionne spécifiquement les chauffeurs d'autobus, les chauffeurs de taxi et les opérateurs de véhicules de transport en commun. C'est un projet de loi très ciblé et, comme vous le dites, vous êtes d'avis que nous devrions procéder aussi rapidement que possible, et si des amendements sont nécessaires après l'adoption de ce projet de loi, eh bien, il s'agira d'y revenir; est-ce votre position?

M. Woods : Si ce projet de loi est adopté, nous serons bien plus avancés que jamais auparavant.

Le vice-président : Quelqu'un d'autre souhaite intervenir dans ce deuxième tour?

[Français]

Le sénateur Rivest : Vous savez que, en novembre 2013, un chauffeur de taxi a été tué à Montréal, M. Bouzid, il était père de trois enfants. Il y a des mesures de sécurité. Des discussions sont présentement en cours à Montréal pour déterminer si on doit mettre une caméra dans la voiture ou si la vitre est suffisamment sécuritaire, et cetera. Je suppose que vous êtes ouvert à trouver façons d'améliorer la situation.

Dans le cas des transports en commun, par exemple pour les autobus, ce dont madame parlait, bien sûr, lorsqu'il survient un incident, la police régulière intervient. Mais est-ce que les compagnies de transport ont leur propre service de sécurité et de soutien aux chauffeurs d'autobus qui sont sur le terrain? Y a-t-il des moyens pour communiquer de façon adéquate, parce que le 17 minutes d'intervention m'a fortement impressionné. Je trouve cela long.

Mme Burgess : La première fois que j'ai appelé mon superviseur, j'ai demandé de l'aide parce que la dame était vraiment vulgaire et, pour moi, il est difficile de conduire avec une personne vulgaire et entêtée. Il m'a envoyé quelqu'un, mais cela a pris 17 minutes. C'est notre personnel de sécurité qui est arrivé en premier, avant la police. Mais la police m'a dit qu'elle ne pouvait rien faire, même s'il y avait déjà eu des accusations d'agression contre une autre personne. C'est sa deuxième accusation d'agression, et la police n'a rien fait. Cela m'a fait quelque chose, parce que c'est ma quatrième attaque en sept ans. Lors de ma troisième attaque, un monsieur se filmait devant moi, j'ai dû appliquer les freins brusquement parce que je ne voyais pas, et une dame est tombée et elle s'est blessée à une hanche. Je me sens mal pour cette dame. Lors de la deuxième attaque, il s'agissait de

without paying the fare. My bus was empty and they let me leave. When I turned the corner, they threw large rocks at my windshield; they came within an inch of my face. And the first time I was assaulted, a guy spit in my face because he did not want to pay the fare. I did not force him to pay; I simply told him that the fare was \$3.25. The guy was 16 and he spit right in my face.

[English]

Senator Plett: Further to what Ms. Burgess said about the police who said they couldn't do anything, I know none of you are lawyers and neither am I, so I will ask this more for the record than anything else and have some of our lawyers answer this question later on. When you say the police said they couldn't do anything, it seems to me that if I were assaulted on the street, the police would be able to charge the individual with assault. They obviously cannot hand down a sentence, but they can charge a person with assault. Why would they not have been able to charge this lady with assault when she clearly physically assaulted you?

Ms. Burgess: That officer gave me a choice: charge it through Ottawa Police or through OC Transpo police officers.

They told me if you charge through the Ottawa Police we're going to give her a slap on the hand, let her go and nothing will be done. It will take up to 18 months before she goes to court and they're going to tell her not to start over. Then I have to decide who I choose. I went with our transit law officers. They charged her through the court, provincial for us, and she got rehabilitation for mental health and intoxication. If she doesn't follow it she will be going back to court, but we don't know these things. But she's allowed to take the bus still.

Mr. West: My experience, and especially in the city of Halifax, I've had good relations with the police across the country but specifically there because I know them well.

The impression I get is it's not that the police officers can't charge. I think they're getting as frustrated as we are. They've got a history of charging the people for assaulting us, but then it gets into the courts and there are deals made and they're let off easily, so they're getting frustrated. I can't speak on this particular case, but when they say they can't do anything, I don't think they mean them personally. It's just that they're getting frustrated because, when they do something, they're not getting results out of it either. They're just as frustrated as we are about the system.

jeunes étudiants. Ils se sont fait prendre à ne pas payer leur droit de passage par les inspecteurs. Mon autobus était vide et ils m'ont laissée partir. Quand j'ai tourné le coin, ils ont lancé de grosses roches en direction de ma fenêtre; elles me sont passées à un pouce du visage. Pour ce qui est de la première agression, je me suis fait cracher au visage, parce que la personne ne voulait pas payer son droit de passage. Je ne l'ai pas obligée à le payer. Je lui ai juste dit que le droit de passage était de 3,25 \$. C'était un jeune de 16 ans et il m'a craché en plein visage.

[Traduction]

Le sénateur Plett : En référence aux propos de Mme Burgess sur le fait que les policiers ont indiqué qu'ils ne pouvaient rien faire, je sais que personne parmi vous n'est avocat et je ne le suis pas non plus; je pose donc la question davantage aux fins du compte rendu qu'à autre chose. Nos avocats pourront y répondre plus tard. Lorsque vous dites que les policiers ont dit qu'ils ne pouvaient rien faire, il me semble que si j'étais agressé dans la rue, les policiers pourraient accuser l'individu de voies de fait. Ils ne peuvent évidemment pas prononcer une peine, mais ils peuvent accuser une personne de voies de fait. Pourquoi n'auraient-ils pas été en mesure de porter des accusations d'agression contre cette femme alors qu'il ne fait aucun doute qu'elle vous a agressée?

Mme Burgess : L'agent m'a donné le choix : je pouvais porter plainte au service de police d'Ottawa ou aux agents d'OC Transpo.

Ils m'ont dit que si je portais plainte par l'intermédiaire du service de police d'Ottawa, on allait lui donner une tape sur la main, elle serait libérée et rien ne serait fait. Il faudra jusqu'à 18 mois pour que la cause soit entendue au tribunal et on lui dira de ne pas recommencer. Ensuite, je devais faire un choix; j'ai choisi les autorités policières du réseau de transport en commun. Ils ont porté des accusations contre la femme, devant le tribunal provincial, dans notre cas, et elle a été envoyée en réadaptation pour les problèmes de santé mentale et de toxicomanie. Si elle ne suit pas le programme, elle retournera devant le tribunal, mais on ne nous tiendra pas au courant. Toutefois, elle a encore le droit de prendre l'autobus.

M. West : Selon mon expérience — en particulier à Halifax —, j'ai eu de bonnes relations avec la police à travers le pays, mais particulièrement là-bas, parce que je les connais bien.

L'impression que j'ai, c'est que cela ne tient pas du fait que les agents de police ne peuvent porter des accusations. Je pense qu'ils sont aussi frustrés que nous. Il arrive fréquemment qu'ils accusent des gens d'agression, puis que ces gens se retrouvent devant les tribunaux, concluent une entente et s'en tirent à bon compte. Donc, les policiers sont frustrés. Je ne peux parler de ce cas précis, mais quand ils disent qu'ils ne peuvent rien faire, je ne pense pas qu'ils parlent d'eux-mêmes, personnellement. C'est simplement qu'ils sont frustrés parce que lorsqu'ils font quelque chose, ils n'obtiennent pas de résultats. Ils sont tout aussi frustrés que nous par rapport au système.

Senator Plett: That's makes sense to me. I appreciate that, thank you very much.

Senator Batters: I was going to try to bring a little clarity to that. I think what they mean is that until this bill passes this is not considered an aggravated circumstance to increase that penalty. The penalties that would currently be divvied out for this sort of offence would likely be, as you stated, unfortunately quite minimal. That's why I think this bill is much needed. I'm sure you all agree, and thank you very much for coming here.

Ms. Burgess, I hope you find that your journey helps you in moving on with your life under such unfortunate circumstances. I'm sorry you had to go through that, but I hope you find that coming here and telling your story is something that helps you.

The Deputy Chair: Thank you. Thus the need for this bill according to Senator Runciman and proven true by the witnesses here today.

We want to thank you so much for your presentations. They've been excellent and covered the entire field. We will have further witnesses, after which we assure you that Senator Runciman, as chair of this committee, has scheduled clause-by-clause consideration and will seek permission, which he will receive, to go then to third reading in the Senate.

For our final panel today, please welcome Diane Deans, Councillor and Transit Commission Chair for the City of Ottawa. From the Canadian Urban Transit Association, please welcome Patrick Leclerc, Vice President; and Mr. Alex Maheu, Manager of Government Relations and Policy.

We will begin with an opening statement from Councillor Deans.

Diane Deans, Councillor and Transit Commission Chair, City of Ottawa: Thank you very much, Mr. Chair, and good afternoon, honourable senators. As the chair said, I'm a member of the Ottawa City Council and, perhaps more important for the purposes of today's discussion, I'm the Chair of the Ottawa Transit Commission. I appreciate the opportunity to address you today in support of Bill S-221.

Protection of transit operators is a matter of significant importance to OC Transpo and I know to other transit agencies from coast to coast. The safety of our employees and customers is at the forefront of all that we do at OC Transpo. With over 200,000 customer trips daily, our transit operators are the front-line staff who meet our customers from early morning until late at night. We carry children, youth, students, working men and

Le sénateur Plett : Cela me semble logique. Je comprends; merci beaucoup.

La sénatrice Batters : Je voulais essayer d'apporter quelques éclaircissements à ce sujet. Je pense que ce qu'ils veulent dire, c'est que jusqu'à ce que le projet de loi soit adopté, on ne considère pas cela comme des circonstances aggravantes justifiant une peine plus sévère. Actuellement, les sanctions qui seraient imposées pour ce genre d'infraction seraient probablement, comme vous l'avez indiqué, tout à fait minimales, malheureusement. C'est pourquoi je pense que ce projet de loi est plus que nécessaire. Je suis certaine que vous en conviendrez tous, et je vous remercie beaucoup d'être venus.

Madame Burgess, j'espère que vous trouverez que votre parcours vous aide à aller de l'avant malgré ces circonstances malheureuses. Je suis peinée que vous ayez subi cela, mais j'espère que vous aurez le sentiment que venir raconter votre histoire au comité vous aide.

Le vice-président : Merci. D'où, selon le sénateur Runciman, la nécessité de ce projet de loi, ce que tendent à démontrer les témoins que nous avons entendus aujourd'hui.

Merci beaucoup de vos exposés; ils étaient excellents et couvraient l'ensemble du sujet. Nous entendrons d'autres témoins et nous vous assurons qu'après, le sénateur Runciman, en tant que président du comité, a mis à l'ordre du jour l'étude article par article. Ensuite, il demandera le consentement afin de renvoyer le projet de loi en troisième lecture au Sénat, ce qu'il obtiendra.

Je vous prie d'accueillir notre dernier groupe de témoins d'aujourd'hui. Nous entendrons Mme Diane Deans, conseillère et présidente de la Commission de transport de la Ville d'Ottawa. Représentant l'Association canadienne du transport urbain, nous accueillons M. Patrick Leclerc, qui est vice-président, et M. Alex Maheu, qui est gestionnaire, secteur des Politiques et relations gouvernementales.

Pour commencer, Mme Deans fera une déclaration préliminaire.

Diane Deans, conseillère et présidente de la Commission du transport en commun, Ville d'Ottawa : Merci beaucoup, monsieur le président. Bonjour, mesdames et messieurs les sénateurs. Comme le président l'a dit, je suis membre du Conseil municipal d'Ottawa et, ce qui est peut-être plus important aux fins de la discussion d'aujourd'hui, je suis présidente de la Commission de transport d'Ottawa. Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui pour appuyer le projet de loi S-221.

La protection des opérateurs de véhicules de transport en commun est un enjeu d'une importance primordiale pour OC Transpo et d'autres sociétés de transport en commun d'un océan à l'autre. Chez OC Transpo, la sécurité de nos employés et nos clients est au centre de toutes nos activités. Assurant plus de 200 000 déplacements par jour, nos chauffeurs sont les employés de première ligne qui rencontrent nos clients toute la journée,

women, seniors, people with disabilities, immigrants, people struggling with addictions, unemployed citizens and more. People on the bus are really a microcosm of our greater community.

As you can appreciate, with so many people moving on and off transit vehicles every day, from time to time, issues emerge. Imagine now, if you will, the position of the transit operator at the front of the bus. The steering column is in front of them, a window to the left, the seat behind and the fare box is to their right. There is very little room to manoeuvre in the event of a dispute erupting.

Also keep in mind that these hard-working employees are carrying people in the early morning and late at night and, frequently, they are in isolated and remote parts of our city.

Another important consideration is the fact that the safety of our customers on the bus is the responsibility of the transit operator. When a passenger assaults a bus operator while the operator is driving the vehicle, other passengers, along with other drivers and pedestrians, are all placed at risk.

There is a consensus among those in the transit community that violence against bus operators is a continuing and serious problem and more needs to be done to address this issue.

Ottawa transit operators are, unfortunately, not immune to these incidents. In 2013, OC Transpo recorded 72 assaults against our transit operators, and between January and May 31 of this year, we have recorded an additional 22 transit operator assaults. Sometimes these assaults occur as a result of a fare box dispute; sometimes there appear to be substance-related issues; and yet other times they are random acts of unprovoked violence.

Regardless of the cause, even one incident of violence against our operators can make media headlines and diminish the perception of safety and security on our entire transit system. Unfortunately, perception more often than not becomes reality, and the reality is that our transit operators have a right to a safe work environment, free from violence and harassment. At present, they are vulnerable.

It is important to remember that our transit operators are human beings; they are mothers, fathers, brothers, sisters and friends. Any act of violence, even seemingly minor incidents such as spitting or verbal threats, can cause psychological trauma and have significant impacts on the health and well-being of our employees.

It has been noted that victimized employees experience greater levels of anxiety and stress that can become a distraction on the job, resulting in decreased productivity. Some operators who have been assaulted on the job have a difficult time returning to work, resulting in higher levels of absenteeism.

depuis tôt le matin, jusqu'à tard la nuit. Notre clientèle, ce sont des enfants, des jeunes, des étudiants, des travailleurs — hommes et femmes —, des aînés, des personnes handicapées, des immigrants, des personnes aux prises avec la toxicomanie, des personnes sans emploi, et cetera. Les gens qui prennent l'autobus représentent un microcosme de l'ensemble de la collectivité.

Étant donné le nombre de personnes qui, quotidiennement, montent à bord des véhicules et en redescendent, vous comprendrez que des problèmes surviennent de temps à autre. Imaginez maintenant, si vous voulez, la place qu'occupe le chauffeur à l'avant de l'autobus. Le volant est devant, il y a une fenêtre à gauche, le siège est derrière et la boîte de perception est à droite. En cas de conflit, très peu de mouvements sont possibles.

Il faut aussi garder à l'esprit que ces travailleurs acharnés assurent le transport des gens tôt le matin et tard le soir et qu'ils se retrouvent souvent dans des secteurs isolés et éloignés de la ville.

Un autre facteur important est le fait que la sécurité de nos clients à bord de l'autobus relève du chauffeur. Lorsqu'un passager agresse un chauffeur d'autobus pendant que le chauffeur est au volant du véhicule, les autres passagers, d'autres conducteurs et les piétons sont tous exposés à des risques.

Dans le milieu du transport en commun, tous conviennent que la violence contre les chauffeurs d'autobus est un problème grave et permanent et qu'il faut en faire plus pour résoudre ce problème.

Les opérateurs de véhicules de transport en commun d'Ottawa ne sont malheureusement pas à l'abri de ces incidents. En 2013, OC Transpo a enregistré 72 agressions contre nos chauffeurs. Entre le 1^{er} janvier et le 31 mai de cette année, nous avons enregistré 22 agressions supplémentaires contre des chauffeurs. Parfois, ces agressions se produisent à la suite d'un différend concernant le titre de transport. Parfois, cela semble lié à des problèmes liés à la toxicomanie ou encore des actes spontanés de violence gratuite.

Peu importe la cause, un seul incident de violence contre nos chauffeurs peut faire les manchettes et réduire le sentiment de sécurité sur l'ensemble de notre réseau de transport en commun. La plupart du temps, malheureusement, la perception devient réalité, et cette réalité, c'est que nos chauffeurs ont droit à un environnement de travail sûr, exempt de violence et de harcèlement. À l'heure actuelle, ils sont vulnérables.

Il est important de se rappeler que nos employés sont des êtres humains : ce sont des mères, des pères, des frères, des sœurs et des amis. Tout acte de violence — même les incidents apparemment mineurs, comme les crachats ou les menaces verbales — peut causer un traumatisme psychologique et avoir des répercussions importantes sur la santé et le bien-être de nos employés.

Il a été observé que les employés victimes de violence connaissent des niveaux plus élevés d'anxiété et de stress qui peuvent devenir une distraction au travail, ce qui entraîne une diminution de la productivité. Certains chauffeurs qui ont été agressés au travail ont de la difficulté à reprendre le travail, ce qui augmente le taux d'absentéisme.

Assaults impact not only the victim but also their colleagues and families as well, which has an adverse effect on the overall work environment, the culture and the morale. Assaults can lead to an increased perception of an unsafe work environment; employees fear for their safety as they perform the regular duties of their job; families fear for the safety of their loved ones.

In summation, violence or the threat of violence creates a stressful work environment making it more challenging for transit operators to serve their customers. This is not acceptable, and it is clear that these public servants deserve and require a greater level of protection to ensure workplace safety.

Bill S-221 is an essential piece of legislation that will serve to further protect our transit workers, increase public awareness, and ensure that there are meaningful consequences for the perpetrators of these vicious attacks. The bill sends a strong message that incidents of violence will not be tolerated. It also signals to the courts your expectations that they should not be soft on perpetrators of these crimes and provides them with the tools required to ensure appropriate penalties are the result.

Our transit workers have a difficult job and have the safety of the public in their hands. We have a responsibility to ensure that we are doing everything possible to protect our workers from workplace violence. I am grateful today to have had the opportunity to impress upon you, the committee, just how important this bill is to the entire transit community. I want to thank Senator Runciman for his leadership in this matter and you, Mr. Chair, and members of the Senate committee, for hearing me today. Thank you.

The Deputy Chair: Well, thank you, Diane Deans, Councillor and Transit Commission Chair for the City of Ottawa. We'll now hear from the Canadian Urban Transit Association, Vice President Mr. Patrick Leclerc.

[Translation]

Patrick Leclerc, Vice President, Canadian Urban Transit Association: Honorable senators, I want to begin by thanking you for inviting me to appear before the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs today. We appreciate the opportunity to share with you our position on Bill S-221, which would make it an aggravating circumstance for the purposes of sentencing when the victim of an assault is a public transit operator. I also want to thank the Honourable Senator Runciman for this bill, as well as Ms. Burgess, Mr. Woods, Mr. West and Ms. Deans for their remarks today.

Les agressions n'ont pas seulement une incidence sur la victime; elles touchent aussi les collègues et les familles, et cela a un effet négatif sur l'environnement de travail, la culture et le moral. Les agressions peuvent accroître l'impression qu'il s'agit d'un environnement de travail dangereux. Les employés craignent pour leur propre sécurité dans l'exercice de leurs fonctions habituelles, les familles craignent pour la sécurité de leurs proches.

En résumé, la violence ou la menace de violence crée un environnement de travail stressant; les chauffeurs ont donc plus de difficulté à servir leurs clients. Ce n'est pas acceptable. De toute évidence, ces employés du secteur public méritent d'être protégés et il leur faut une plus grande protection de façon à leur assurer la sécurité de leur milieu de travail.

Le projet de loi S-221 est une mesure législative essentielle qui servira à protéger davantage nos travailleurs du transport en commun, à accroître la sensibilisation du public, et à s'assurer que les auteurs de ces attaques malicieuses se voient imposer des sanctions importantes. Le projet de loi envoie un message fort : les incidents de violence ne seront pas tolérés. Il indique également aux tribunaux que vous vous attendez à ce qu'ils ne fassent pas preuve de clémence envers les auteurs de ces crimes et il leur fournit les outils nécessaires pour s'assurer que des sanctions appropriées seront imposées.

Nos travailleurs du transport en commun ont un travail difficile et ils sont responsables de la sécurité du public. Nous avons la responsabilité de nous assurer que nous faisons tout notre possible pour protéger nos travailleurs contre la violence en milieu de travail. Je suis reconnaissant d'avoir eu l'occasion aujourd'hui de faire comprendre au comité l'importance que revêt ce projet de loi pour l'ensemble du secteur du transport en commun. Je tiens à remercier le sénateur Runciman de son leadership dans ce dossier. Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité du Sénat, merci d'avoir écouté mon témoignage aujourd'hui. Merci.

Le vice-président : Eh bien, merci, madame Diane Deans, conseillère et présidente de la Commission de transport de la ville d'Ottawa. Nous allons maintenant écouter M. Patrick Leclerc, le vice-président de l'Association canadienne du transport urbain.

[Français]

Patrick Leclerc, vice-président, Association canadienne du transport urbain : Honorables sénateurs, je tiens tout d'abord à vous remercier de l'invitation à comparaître aujourd'hui devant le Comité des affaires juridiques et constitutionnelles du Sénat. Nous sommes reconnaissants d'avoir l'occasion de nous prononcer sur le projet de loi S-221, qui vise à faire des agressions contre les chauffeurs de véhicules de transport collectif un facteur aggravant dans la détermination de la peine. Je tiens également à saluer et à remercier l'honorable sénateur Runciman pour son projet de loi, et à remercier Mme Burgess, M. Woods, M. West et Mme Deans pour leur témoignage aujourd'hui.

The Canadian Urban Transit Association represents some 500 members, including public transit systems, manufacturers and suppliers, government agencies and other industry stakeholders.

[English]

First, I would like to make it clear that the Canadian Urban Transit Association fully supports Bill S-221. Every day transit operators across the country drive thousands of people to work, school, recreation facilities and community services. Among their many tasks and responsibilities, drivers must operate a heavy-duty vehicle, very often in stressful traffic conditions; respect the schedule; collect fares; provide customer service; and most importantly, ensure the safety of their passengers. On this very last point, it's critical to understand that drivers are solely responsible for the safety of all passengers boarding the vehicles.

While they deliver essential mobility services to our communities, making our cities vibrant and prosperous, they don't necessarily benefit from a safe work environment as our annual data demonstrate. In fact, every year there are approximately 2,000 assaults against transit operators, and many more go unreported. This is an average of five assaults every single day.

As mentioned before, transit employees have responsibility for the safety of their passengers, which makes these types of assaults dangerous for the greater public. There's a recent case that comes to mind which illustrates the gravity of such assaults. On March 26, 2014, in Surrey, B.C., a passenger punched a bus driver in the face. At the time of the attack, the bus was travelling at approximately 30 kilometres an hour and carrying about 30 passengers. The driver suffered a broken nose, broken bones in his face, continuing vision impairment in one eye and loosened teeth. Despite all of this, the driver, whose first concern was the safety and well-being of his passengers, managed to safely bring the bus to a complete stop and then open the door so that the attacker could leave the scene and other passengers would remain safe.

Thanks to the driver, no passengers were injured during this incident. However, one can imagine how the safety of passengers, pedestrians and other road users in the area can be put at serious risk.

Our stats show that in 2012 about 80 per cent of all crimes committed against transit employees occurred on transit vehicles. Multiply this number of incidents by an average of 30 passengers on board and one can see the potential magnifying risk and threat

L'Association canadienne du transport urbain regroupe environ 500 membres, dont les réseaux de transport collectif, les manufacturiers et fournisseurs, des agences gouvernementales et plusieurs autres acteurs de l'industrie.

[Traduction]

Je tiens avant tout à affirmer clairement que l'Association canadienne du transport urbain appuie sans réserve le projet de loi S-221. Jour après jour, les conducteurs de véhicules de transport en commun de tout le pays amènent des milliers de personnes au travail, à l'école, à leur lieu de loisir préféré et à des centres de services communautaires. Entre autres tâches et responsabilités, les conducteurs doivent conduire des véhicules lourds — ce qui se fait très souvent dans des conditions de circulation difficiles —, respecter les horaires des parcours, assurer la perception du prix du trajet, offrir des services aux clients et, ce qui est encore plus important, veiller à la sécurité de leurs passagers. À ce chapitre, il est très crucial de comprendre que les chauffeurs sont eux seuls responsables d'assurer la sécurité de tous les passagers qui montent dans leur véhicule.

Or, bien qu'ils assurent la prestation de services de mobilité essentiels pour nos collectivités, services qui contribuent au dynamisme et à la prospérité de nos villes, les conducteurs de véhicules de transport en commun n'évoluent pas nécessairement dans un environnement de travail sécuritaire, comme l'indiquent nos données annuelles en la matière. En fait, les conducteurs de véhicules de transport en commun subissent environ 2 000 agressions par année, sans parler des nombreuses autres qui ne sont pas rapportées. Il s'agit donc d'une moyenne de cinq agressions par jour.

Comme je le disais tantôt, les employés des transports en commun sont tenus de veiller à la sécurité de leurs passagers. Or, ce type d'agression constitue un danger pour le grand public. Un cas récent peut donner une idée de la gravité de telles agressions. Le 26 mars dernier, à Surrey, en Colombie-Britannique, un passager a frappé un conducteur en plein visage. Au moment de l'agression, l'autobus filait à environ 30 kilomètres à l'heure et transportait une trentaine de passagers. Le coup de poing a cassé le nez et d'autres os du visage du conducteur, ce qui a provoqué un trouble de la vue dans un œil et le déchaussement de certaines dents. Mais parce que sa préoccupation première était d'assurer la sécurité et le bien-être de ses passagers, le conducteur a malgré tout réussi à stopper l'autobus de façon sécuritaire et à ouvrir la porte pour laisser sortir l'agresseur, mettant ainsi terme à la menace que ce dernier faisait peser sur les passagers.

Le sang-froid du conducteur a fait en sorte que personne n'a été blessé durant cet incident. Il est toutefois facile d'imaginer dans quelle mesure ce type d'incident peut être dangereux pour la sécurité des passagers, des piétons et d'autres usagers de la route.

Nos statistiques indiquent qu'en 2012, environ 80 p. 100 de tous les crimes perpétrés contre les employés des transports en commun ont été commis à bord des véhicules. En multipliant ce chiffre par le nombre moyen de passagers véhiculés, soit 30, il est

that could be created for the general public with such assaults.

CUTA urges the Senate to pass this bill as it will provide transit systems with an additional tool in their tool box to ensure they are appropriately equipped to prosecute offenders. CUTA and the Metro Vancouver Transit Police are currently working on gathering data in the sentencing of subjects charged and convicted of assaulting bus operators across Canada, and preliminary findings seem to reveal a lack of consistency in sentencing across the country for similar types of assaults.

It's worth noting that CUTA and our members are also working diligently to put in place other preventive security measures. For instance, several large transit systems are installing closed-circuit television cameras and protective shields, and they are also hiring additional dedicated security personnel. These initiatives are certainly improving the safety and security of transit operators, but they must be supported by additional measures, such as the proposed legislative change in Bill S-221.

In conclusion, Mr. Chair, we believe this change is necessary for three reasons. First, it will provide one more tool to transit agencies to protect transit vehicle operators who face nearly 2,000 assaults every single year in Canada; second, it will improve public safety by enhancing the safety of passengers and other road users by creating safer conditions; and third, it will contribute to increasing consistency and predictability in sentencing across the country for similar types of assaults. Thank you, Mr. Chair.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Patrick Leclerc, who is Vice President of the Canadian Urban Transit Association; and he is also here with Mr. Alex Maheu, who is Manager of Government Relations and Policy and is available to answer any questions that you may have.

We'll start off with our first questioner, the mover of this motion, promoting this bill, Senator Runciman.

Senator Runciman: Thank you, Mr. Chair, and thank you, witnesses.

I think all of you could respond to this. You referenced inconsistency I think with the justice system across Canada, and I'm wondering what your experience is, if you can be more specific with respect to that concern, and how the courts are generally approaching these kinds of assaults.

possible de saisir l'étendue du potentiel de risque et la menace que de telles agressions peuvent faire peser sur la population dans son ensemble.

L'ACTU exhorte le Sénat d'adopter ce projet de loi, puisqu'il fournira aux organismes de transport un outil additionnel pour leur permettre de poursuivre les délinquants. L'ACTU et la Metro Vancouver Transit Police — le service de sécurité du transport en commun du grand Vancouver — s'emploient actuellement à recueillir des données pancanadiennes sur les peines imposées aux personnes reconnues coupables d'agressions sur des chauffeurs d'autobus. Or, les résultats préliminaires de cet exercice semblent révéler un manque d'uniformité à l'échelle du pays dans les peines imposées aux agressions de même type.

Il est aussi important de souligner que l'ACTU et nos membres travaillent d'arrache-pied à la mise en place de mesures de prévention en matière de sécurité. Par exemple, plusieurs grands organismes de transport en commun procèdent actuellement à l'installation de caméras en circuit fermé et d'écrans protecteurs, et embauchent des employés additionnels affectés exclusivement à la sécurité. Ces initiatives permettent assurément d'améliorer la sécurité des chauffeurs, mais elles doivent être appuyées par d'autres mesures telles que les modifications législatives proposées aux termes du projet de loi S-221.

Pour terminer, monsieur le président, sachez que nous estimons que ce changement est nécessaire, et ce, pour trois raisons. Premièrement, ces mesures législatives fourniront un outil de plus pour aider les organismes de transport en commun à assurer la protection de leurs chauffeurs qui, à l'échelle du pays, subissent près de 2 000 agressions par année. Deuxièmement, en instaurant des conditions plus sécuritaires, les dispositions du projet de loi contribueront à l'amélioration de la sécurité du public en général par le biais d'une amélioration de la sécurité des passagers et des autres usagers de la route. Et troisièmement, ces mesures contribueront à améliorer l'uniformisation et la prévisibilité des peines imposées à l'échelle du pays pour des agressions de même type. Merci, monsieur le président.

Le vice-président : Merci, monsieur Leclerc. M. Patrick Leclerc est vice-président de l'Association canadienne du transport urbain. Il est ici avec M. Alex Maheu, qui dirige l'unité des Politiques et relations gouvernementales de cet organisme, et qui pourra répondre aux questions que vous pourriez avoir.

Le premier intervenant sera l'auteur de la motion, le promoteur du projet de loi, le sénateur Runciman.

Le sénateur Runciman : Merci, monsieur le président, et merci à nos témoins.

Je crois que vous pouvez tous répondre à cela. Vous avez fait allusion au manque d'uniformité qui existe à l'échelle du pays dans le système de justice. Pouvez-vous nous parler de l'expérience que vous avez à cet égard et nous donner des détails sur la façon dont les tribunaux traitent les agressions de ce type?

And also a previous witness talked about the response of police, which I think indicated to me, anyway, and I think to Senator Plett, a frustration from police as well in trying to deal with these things and what they are seeing occur in the courts in looking upon sort of a revolving door situation where appropriate penalties are not meted out; and the police officer is devoting significant time, paperwork, et cetera, to process this kind of a charge and then nothing happens, in essence. I think that's the nub of what we heard from the previous witness, in any event.

I'm just wondering what your experiences have been, both with the justice system and with the policing responses.

Mr. Leclerc: Thank you, honourable senator. In terms of consistency, as I mentioned, we are working with Metro Vancouver on this, and you have heard that as well. Previous witnesses are saying in many cases it's a slap on the hand, and in some of the cases it's a penalty fits the crime. Where it's difficult is that the judge has the ability right now to determine whether it should be an aggravating factor, but it's not in the law. It's not required, so we see that, and maybe there's one case that I know you know well but would invite my colleague, Alex, to give the example of the court against Mr. Patrick Guitard that speaks to that.

Alex Maheu, Manager of Government Relations and Policy, Canadian Urban Transit Association: In rendering his sentence, I will quote what the judge said: "I will not consider the assault to be aggravated simply because the victim was a bus driver."

It just goes to show a little bit about the inconsistencies that we see. As my colleague, Patrick, was mentioning, we are working with Metro Vancouver Transit Police, as well as ATU, to gather information on sentences and the inconsistencies across the country. So we are serving our members and asking them to track pretty much the cases from the start to the end so that we can see what the trends look like in terms of sentencing.

Ms. Deans: May I just add one thing to that? I believe it was that case where not only did the sentence not meet the expectation of the Crown, but it didn't meet the expectation of the defence because the defence actually asked for a larger sentence than the judge gave in that case, which I think shocked all of us.

Senator Runciman: What about the policing responses? Do you get feedback from your members? Councillor Deans, do you get feedback with respect to the Ottawa police?

Ms. Deans: Specifically regarding?

Également, un témoin précédent a parlé de la réaction des services policiers, qui, selon moi en tout cas — et peut-être pour le sénateur Plett —, indiquait elle aussi une certaine frustration à l'égard de la façon dont ces incidents sont traités en cour, cette situation de portes tournantes où les contrevenants ne se voient pas imposer de peines appropriées. Frustrés aussi de voir les agents consacrer un temps précieux à ces affaires, à la paperasserie, et cetera, alors que tout cela finit essentiellement en eau de boudin. Je crois en tout cas que ce sont les grandes lignes de ce que nous avons entendu du témoin précédent.

J'aimerais que vous nous parliez de l'expérience que vous avez eue tant avec le système de justice qu'avec les réactions des services policiers.

M. Leclerc : Merci, sénateur. Pour ce qui est de l'uniformité, comme je l'ai dit, nous travaillons avec les autorités du grand Vancouver à ce sujet. Des témoins avant moi ont affirmé que, dans de nombreux cas, les délinquants se font tout au plus taper sur les doigts, alors que dans certains autres, la peine est à la mesure de la gravité du crime. Là où c'est difficile, c'est que le juge a actuellement la capacité de décider si cela devrait être une circonstance aggravante, mais ce n'est pas dans la loi, alors ce n'est pas obligatoire. Je pense ici à une affaire que je crois que vous connaissez... Mais je vais demander à mon collègue Alex de relater cet exemple de la cour contre Patrick Guitard, qui fait référence à cela.

Alex Maheu, gestionnaire, Politiques et relations gouvernementales, Association canadienne du transport urbain : Voici ce que le juge a dit pour expliquer sa décision : « Je ne considérerai pas que les voies de fait sont aggravées simplement parce que la victime était un chauffeur d'autobus. »

Cela donne un bon exemple du manque d'uniformité qui prévaut. Comme le disait mon collègue Patrick, nous travaillons avec la Metro Vancouver Transit Police et le Syndicat uni du transport afin de colliger de l'information sur les peines et le manque d'uniformité à l'échelle du pays. Alors nous avons averti nos membres et leur avons demandé de suivre ces affaires du début à la fin afin de nous donner une idée des tendances dans l'attribution des peines.

Mme Deans : Puis-je ajouter quelque chose à cela? Je crois que c'est dans cette affaire que la peine n'a été ni à la hauteur des attentes de la Couronne ni à la hauteur de ce qu'avait demandé l'avocat de la défense. Je crois que ce qui nous a tous pris au dépourvu, c'est le fait que la peine imposée par le juge ait été plus modeste que ce que tout le monde demandait.

Le sénateur Runciman : Qu'en est-il de la réaction des services policiers? Vos membres vous rapportent-ils des choses à ce sujet? Madame Deans, les gens font-ils des observations au sujet de la police d'Ottawa?

Mme Deans : Au sujet de quoi exactement?

Senator Runciman: Well, a previous witness indicated that she felt she had a discussion with the police, and they said if they pursued this it would be a slap on the wrist and it wasn't worth their time. She had two options: To go to security —

Ms. Deans: Right. I think it would be fair to say that that would be consistent with what our police service would think as well. It would be hard to think otherwise because the record in the courts would seem to indicate that in the absence of this legislation they are not going to give penalties that meet our expectations.

Senator Runciman: You've both addressed in a way — it was raised with Chief Dubord last week — distinguishing transit operators from other occupations. This question has been raised with me, and I think it's been adequately responded to on more than one occasion; but I would like to hear from you and have it on the record again, hopefully, the difference between the transit operator and a nurse and the risk involved in that occupation or profession versus what the folks you represent have to do.

Ms. Deans: Anyone who is interfacing with the public has some risk; there's no doubt about it. In the case of transit operators, in the city of Ottawa, we carry over 200,000 customer trips every day, so that's a lot of interface with the public. It's a lot of people getting on and off our transit vehicles in a single day.

Unless there's a fare inspector on the bus or perhaps transit police, most of the day they are the only employee of public transit on the bus. They are in a very confined workspace where they don't have a lot of maneuverability. Unfortunately, as I mentioned, the bus is a bit of a microcosm of our greater society. There's everybody on our bus. There are people that are intoxicated, have substance abuse issues, anger issues, mental health issues, and that have a variety of aggravating factors that are on that bus.

We find that given the nature of the workplace and given the nature of the interface with the public, we are seeing a higher incidence of assaults than you would in most other workplaces. That's not to diminish anyone else's interface with the public or their job, but in this case it appears that they are more at risk than many other employees.

Mr. Leclerc: And if I may, the major difference is a question of public safety. Councillor Deans mentioned the picture in Ottawa, but across the country every year we travel about 2 billion trips; so it's 2 billion trips that are taken on the system, and every year

Le sénateur Runciman : Eh bien, un témoin précédent nous a dit qu'elle avait parlé de cela aux policiers, et qu'on lui avait répondu que, de toute façon, le délinquant ne recevrait qu'une tape sur les doigts et que le jeu n'en valait pas la chandelle, que ce serait une perte de temps pour eux. On lui a dit qu'elle avait deux options : s'adresser à la sécurité...

Mme Deans : D'accord. Je crois qu'on pourrait affirmer sans se tromper que c'est effectivement ce que notre service de police pense de cela. Il serait difficile de présumer autrement, puisque les habitudes de nos tribunaux semblent indiquer que ce vide législatif ne les incite pas à donner des peines qui sont à la hauteur de nos attentes.

Le sénateur Runciman : D'une certaine façon, vous avez tous les deux fait une distinction entre les chauffeurs de véhicules de transport en commun et les autres professions — une question qu'a aussi abordée le chef Dubord, la semaine dernière. J'ai déjà posé cette question, et j'avoue avoir reçu des réponses adéquates à plus d'une occasion, mais j'aimerais quand même avoir votre avis pour qu'il soit consigné dans le compte rendu. J'aimerais que vous me parliez de la différence qu'il y a entre un chauffeur du transport en commun et une infirmière, que vous compariez les risques qui accompagnent cette dernière profession avec ceux que courent les gens que vous représentez dans l'exercice de leurs fonctions.

Mme Deans : Cela ne fait aucun doute que tous ceux qui interagissent avec le public courent toujours un certain risque. Dans le cas des chauffeurs du transport en commun de la ville d'Ottawa qui transportent les usagers sur plus de 200 000 trajets par jour, le nombre de contacts avec le public est incommensurable. Cela fait beaucoup de gens qui grimpent à bord des autobus et en descendent.

À l'exception des moments où son autobus accueille la visite d'agents vérificateurs de titre de transport ou des services de police des transports publics, le chauffeur est la plupart du temps le seul employé de l'organisation à bord. Il doit passer son temps dans un espace très confiné qui lui laisse peu de place pour bouger. Malheureusement, comme je le disais, l'autobus est un peu un microcosme de la société en général. Les autobus accueillent des gens de toutes les sortes. Certains sont en état d'ivresse, d'autres ont des problèmes de toxicomanie, d'autres sont colériques ou ont des problèmes de santé mentale, autant de facteurs susceptibles d'aggraver les choses.

La nature même du lieu de travail et la nature de l'interaction avec le public font en sorte qu'il y a un plus grand nombre d'agressions à bord des autobus que dans d'autres milieux de travail. Je n'essaie en rien de discréditer l'importance de l'interaction avec le public que d'autres ont dans leur emploi, mais il semble que les chauffeurs d'autobus sont objectivement plus à risque que nombre d'autres salariés.

M. Leclerc : Et, si vous me le permettez, la grande différence est la question de la sécurité du public. Mme Deans a brossé un portrait pour la ville d'Ottawa, mais dans l'ensemble du pays, nous effectuons environ 2 milliards de trajets par jour. Cela

we are establishing new records due to traffic congestion and the popularity of public transit as well. You can imagine with the number of trips and the number of assaults where you have a potential mix of a very dangerous situation.

So far we've been lucky. There are 2,000 assaults. Bus drivers are impacted directly, their families and colleagues are impacted. There's been no major incident involving the general public, but we cannot wait until there's a bus driving into a bus shelter at peak hours to say we need to do something. It's right now that we need to act before something like this happens.

Senator Runciman: Well said. Thank you.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Thank you, Mr. Chair. And thank you to our three witnesses. I believe the bill is a huge step forward in terms of making transit operators safer. I want to come back to the safeguards in place on buses. We talked about taxis, police cars and so on, as well as the much talked about safety shields for bus drivers. Many witnesses told us that such a measure could hinder communication with passengers, especially in situations when they need assistance. The priority, however, is to ensure drivers are safe. They have the responsibility of 30 or 40 passengers on their shoulders. My question is for Ms. Deans, the OC Transpo Transit Commission chair. Does OC Transpo's budget provide for the implementation of other bus safety measures to enhance driver safety?

[*English*]

Ms. Deans: No, we have not. That would be a considerable discussion with our union partners before we got to that point. It is something that may emerge in the future as transit vehicles change.

But to add those kinds of protective screens after the purchase or acquisition of the budgets would probably not be as good a workplace as if it was purpose-built at the very beginning and manufactured to be a better workplace.

So something perhaps for the future, but having spoken to a lot of our transit operators in the city of Ottawa, I'm not convinced that that kind of confined workplace is necessarily something all of our drivers would want. Part of the reason you choose a career as a bus operator is because probably you're an extrovert and probably you enjoy meeting the public and meeting people from all walks of life and having conversations with them and getting to know them. If you're screened in, your contact is limited. It changes the work environment rather considerably.

signifie que les gens effectuent quotidiennement 2 milliards de trajets à bord des autobus, et ces chiffres ne cessent d'augmenter d'année en année à cause des embouteillages et de la popularité du transport en commun. Avec ce nombre de trajets et le nombre d'agressions, les situations potentiellement dangereuses ne sont donc pas surprenantes.

Jusqu'ici, nous avons été chanceux. Il y a eu 2 000 agressions. Les chauffeurs d'autobus sont touchés directement, leurs familles et leurs collègues sont touchés eux aussi. Il n'y a eu aucun incident majeur qui aurait touché le grand public, mais nous ne devons pas attendre qu'un autobus aille percuter un abribus à l'heure de pointe pour réagir. Nous devons agir maintenant, avant qu'une telle chose arrive.

Le sénateur Runciman : Bien dit. Merci.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Merci, monsieur le président. Merci à nos trois témoins. Je suis d'avis que le projet de loi constitue quand même un grand pas en avant pour l'amélioration de la sécurité des chauffeurs d'autobus. J'aimerais revenir sur les mesures de protection dans les autobus. On a fait référence aux taxis, aux véhicules de police, et cetera, ainsi qu'aux fameux écrans protecteurs pour les chauffeurs d'autobus. Nombreux sont ceux qui ont mentionné que cela pouvait nuire à la communication avec les passagers, notamment lorsqu'ils ont besoin d'aide. La priorité, c'est d'assurer la sécurité des chauffeurs. Ceux-ci ont la responsabilité de 30 ou 40 passagers. Ma question s'adresse à madame Deans, la présidente d'OC Transpo. Est-ce que le budget d'OC Transpo prévoit éventuellement la mise en place d'autres mesures protectrices dans les autobus pour améliorer la sécurité de ses chauffeurs?

[*Traduction*]

Mme Deans : Non. Il faudra discuter longuement avec nos partenaires syndicaux avant d'en arriver là. C'est peut-être quelque chose qui arrivera graduellement suivant le renouvellement des véhicules.

L'ajout d'écrans protecteurs aux autobus qui n'ont pas été conçus pour cela ne donnera probablement pas d'aussi bons résultats en ce qui concerne le lieu de travail que si l'on achète des autobus qui ont déjà de tels écrans et qui ont été conçus pour assurer la sécurité du chauffeur tout en offrant un espace de travail adéquat.

Bref, c'est quelque chose que l'on peut envisager pour l'avenir. Mais j'ai eu beaucoup d'entretiens avec nos chauffeurs, et je ne suis pas convaincue que ce genre d'espace de travail confiné fasse l'unanimité. L'une des raisons qui poussent quelqu'un à choisir une carrière de chauffeur d'autobus a peut-être à voir avec le fait que c'est un extroverti et qu'il aime interagir avec le public et rencontrer des gens de tous les horizons, qu'il aime converser avec les gens et apprendre à les connaître. Le fait de vous retrouver derrière un écran limite vos contacts. Cela modifie très considérablement l'environnement de travail.

I can tell you that at the City of Ottawa, at OC Transpo, we have a big focus on safety. I recognize that this bill is not a panacea, that there are many tools that we need to employ to protect our transit operators. Earlier today we had a transit commission meeting. We had the American Public Transit Association who have just done a peer review of OC Transpo's safety and security measures, and they made numerous recommendations for us to improve transit safety for our customers and for our transit operators going forward. We will employ many of those measures, but this is one tool in the tool kit that we think overall will improve safety.

[Translation]

Senator Dagenais: When I used to take the bus in Montreal, I remember seeing a sign near the bus driver that read something along the lines of "Please do not disturb me. My work requires my full attention."

I appreciate that most of your drivers prefer to have contact with passengers, but the fact remains that times have changed. A few years ago, we did not have as many assaults against bus drivers as we do today. Has society's behaviour changed? These kinds of attacks were not nearly as common 10 or 15 years ago. Thank you for your answer.

[English]

Ms. Deans: And I concur with you that times have changed and it may be something that we look at in the future. We certainly do not encourage customers to speak to the drivers when the vehicle is moving, but when the vehicle is stopped, there is lots of opportunity for interplay between the two.

[Translation]

Senator Boisvenu: Welcome to the three witnesses. We have received some excellent input. Mr. Leclerc, you did not refer to the charts you have included. I would like to get a handle on some of the figures. According to the table, if I go by the percentages in the pie charts, more than 2,000 assaults occur a year. Do you have the table in hand?

I am referring to the statistics. It says that homicides represent 40 per cent of assaults that occur in Canada? That reflects homicides?

Mr. Leclerc: The 40 per cent reflects level 1 assaults. My colleague Alex can give you the definition for that.

Mr. Maheu: Examples of level 1 assaults are spitting on a transit operator, or kicking or punching them.

[English]

That could be considered as spitting or threats with a gesture where somebody would basically raise their fist towards the driver. So that would be assault one. They are not necessarily causing physical injury, but that's the assault one.

Je peux vous assurer que la ville d'Ottawa et son transporteur public, OC Transpo, accordent beaucoup d'importance à la sécurité. Je comprends que ce projet de loi n'est pas une panacée, qu'il existe de nombreux moyens de protéger nos chauffeurs. Plus tôt aujourd'hui, nous avons eu une réunion de la commission du transport en commun. Nous recevions l'American Public Transit Association qui venait tout juste de terminer une évaluation par les pairs des mesures de sécurité d'OC Transpo, et qui a formulé de nombreuses recommandations pour nous aider à améliorer la sécurité de nos usagers et de nos chauffeurs. Nous appliquerons beaucoup de ces mesures, mais cet outil en est un qui, nous le croyons, permettra d'améliorer la sécurité.

[Français]

Le sénateur Dagenais : À l'époque où je voyageais en autobus à Montréal, il y avait une affiche sur laquelle il était inscrit : « Prière de ne pas me déranger. Toute mon attention est requise pour mon travail. »

Je comprends que la plupart de vos chauffeurs aiment garder un contact avec les clients, mais il n'en reste pas moins que les temps ont changé. Il y a quelques années, il n'y avait pas autant d'agressions de chauffeurs d'autobus, comparativement à aujourd'hui. Est-ce que c'est le comportement de la société qui a changé? Il y a 10 ou 15 ans, ce genre d'agressions était beaucoup plus rare. Merci de votre réponse.

[Traduction]

Mme Deans : Je suis d'accord avec vous : les temps ont changé, et c'est peut-être quelque chose que nous allons envisager pour l'avenir. Nous n'encourageons évidemment pas les clients à parler au chauffeur pendant que le véhicule se déplace, mais quand l'autobus est arrêté, les occasions d'interagir ne manquent pas.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue à nos trois invités. Il y a eu de très bons témoignages. Monsieur Leclerc, vous n'avez pas parlé des tableaux que vous avez en main. J'aimerais comprendre certaines données. Selon les données du tableau, il y a au-delà de 2 000 agressions, si je me fie au pourcentage indiqué dans les cercles. Avez-vous le tableau devant vous?

Il s'agit de statistiques. On indique que les homicides représentent 40 p. 100 des agressions au Canada. S'agit-il d'homicides?

M. Leclerc : Ce sont des attaques de niveau 1, soit 40 p. 100. Mon collègue Alex peut en préciser la définition.

M. Maheu : Les attaques de niveau 1 constituent, par exemple, les crachats, les coups de pied, les coups de poing...

[Traduction]

Il peut s'agir de crachats ou de menaces proférées avec un geste, comme de brandir le poing à l'endroit du chauffeur. Ce sont les attaques de niveau 1. Elles ne causent pas nécessairement de blessure physique, mais ce sont les agressions de premier niveau.

[Translation]

Senator Boisvenu: The other table shows the percentages. For Quebec, for instance, the proportion indicated is 10 per cent. Does that mean that 10 per cent of crimes are committed against drivers in Quebec?

Mr. Maheu: Are you referring to the data on vehicles in station or other transit property? It is too bad the charts are not in colour — we could forward them to you later — but on the chart, the 10 per cent you are talking about represents the number of assaults against our transit workers while they are on public transit property, and the 72 per cent represents the number of assaults in vehicles.

[English]

So what you see here is that nearly 80 per cent of the assaults on transit employees are within vehicles in Canada.

[Translation]

Senator Boisvenu: Do you have a table showing the breakdown by province? Is there one province that has a more serious problem than the rest as far as bus driver assaults are concerned? Or, rather, are the figures generally commensurate with population size?

For instance, 22 per cent of the country's population lives in Quebec. So is the number of assaults against bus and taxi drivers proportionate to its share of the population? Or conversely, do some provinces present major discrepancies that are difficult to account for?

Mr. Maheu: As far as the statistics go, in the majority of cases, the assaults vary according to passenger volume and population. In Ontario, for instance, 765 assaults against transit system workers occurred in 2012, or on average 2 assaults per day. For British Columbia, the figure is around 552, and in Quebec, 264.

Senator Boisvenu: How many in Ontario?

Mr. Maheu: It was 765.

Senator Boisvenu: And 260 in Quebec. So proportionately speaking, fewer attacks occur in Quebec than in Ontario, is that right? And British Columbia, despite having half the population that Quebec does, had twice as many assaults. Did I understand you correctly?

Mr. Leclerc: The compelling thing about those figures is the overall figure. Not all of Quebec's transit systems are CUTA members, so that has to be taken into account.

The other important thing to keep in mind is that the tables could lead you to believe that the problem is limited to big cities. Assault cases are, of course, more common in big cities, as far as the raw figures go. But when you look at the ratio in terms of the

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Dans l'autre tableau, on parle de pourcentages. Par exemple, c'est indiqué 10 p. 100 pour le Québec. Est-ce que ce chiffre-là signifie 10 p. 100 des crimes commis contre les chauffeurs au Québec?

M. Maheu : Vous parlez du tableau qui traite des véhicules stationnés ou des propriétés? C'est dommage que les graphiques ne soient pas en couleur — on pourra vous les faire parvenir plus tard —, mais sur le graphique, le 10 p. 100 représente le nombre d'agressions faites sur nos employés lorsqu'ils se trouvent sur les propriétés de transport collectif, et le 72 p. 100 représente les véhicules.

[Traduction]

Alors, ce que vous voyez ici, c'est qu'au Canada, près de 80 p. 100 des agressions sur les employés des transports en commun se font à bord des véhicules.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Vous n'avez pas de tableau comparatif d'une province à l'autre? Est-ce qu'il y a une province qui présente plus de problèmes en ce qui concerne les agressions contre des conducteurs d'autobus, ou est-ce que la proportion est plutôt en rapport avec la population?

Par exemple, le Québec compte 22 p. 100 de la population canadienne, mais par rapport aux agressions contre des chauffeurs d'autobus ou de taxis, est-ce la même proportion, ou bien, y a-t-il des provinces où il y a vraiment des écarts qui s'expliquent difficilement?

M. Maheu : Pour les statistiques, on voit que la plupart des agressions varient selon l'achalandage et la population. En Ontario, en 2012, il y a eu 765 agressions contre les membres du réseau de transport, ce qui donne une moyenne de deux agressions par jour; en Colombie-Britannique, c'est environ 552, et au Québec, 264.

Le sénateur Boisvenu : En Ontario, c'est combien?

M. Maheu : C'est 765.

Le sénateur Boisvenu : Et au Québec, 260; donc, toutes proportions gardées, il y en a moins au Québec qu'en Ontario? Et en Colombie-Britannique, qui a une population deux fois inférieure à celle du Québec, il y a deux fois plus d'agressions?

M. Leclerc : Ce qui est intéressant dans ces statistiques, c'est le chiffre brut. Tous les réseaux de transport au Québec ne sont pas membres de l'ACTU. On doit considérer cet aspect.

Mais on doit également tenir compte du fait que les tableaux peuvent donner l'impression que c'est un problème qu'on retrouve dans les grandes villes. Bien sûr, il y a plus de cas dans les grandes villes, en nombres absolus. Par contre, quand on

number of trips or ridership, for example, the figures are higher in the Atlantic provinces based on a million passengers.

So it is not solely a matter of large versus small cities; the problem also occurs in smaller communities. The data in our table is limited in that not every organization has the tools to track cases, record them or perform a statistical analysis, especially when we are dealing with very small transit systems in little communities.

Senator Boisvenu: You get the information from your members, not police forces. Is that right?

Mr. Leclerc: Precisely.

Senator Boisvenu: Do you have the percentage of repeat offenders?

Mr. Leclerc: We do not have it with us, but we can check whether it is available. By the way, that element is taken into account when cases are being logged or recorded, as is happening right now with Metro Vancouver.

The other aspect to consider is that some of our members, like the TTC, simply seek out rider bans. They are very active in that regard, having created a new position to deal solely with those cases. In the months and years to come, then, we will have even more detailed data at our disposal.

Senator Boisvenu: I would be interested in finding out the percentage of repeat offenders, because at the end of the day, the bill seeks to punish the perpetrators of this type of crime, while lowering the rate of recidivism. So it would be helpful to have the data on that and to track it over a period of five years — given that bills are usually reviewed every five years — to determine whether it is having an impact on repeat offences. That is really what we need to focus on.

[English]

Senator McIntyre: Thank you for all your presentations. I, too, wish to convey my congratulations to Senator Runciman for sponsoring this bill. What I like about this bill is that by incorporating the words “aggravating circumstance” it places public vehicle operators on the same level as police officers when a court has to pass sentence on an offender. For example, an offence relating to a peace officer constitutes an aggravating circumstance such as assaulting a peace officer, assaulting a peace officer with a weapon or causing bodily harm, and an aggravated assault of a peace officer. This is music to our ears.

Now, as you have indicated Mr. Leclerc, there appears to be a lack of consistency across Canada for assaults involving public transit operators. In your view, and in the view of other members

regarde le ratio par rapport aux nombres de voyages ou par rapport à l'achalandage, sur le million de passagers, par exemple, les statistiques sont plus élevées dans les provinces atlantiques.

Ce n'est donc pas uniquement une question liée à la taille des villes; on retrouve le même problème dans les plus petites collectivités. Là où notre tableau a certaines limites, c'est que ce ne sont pas toutes les organisations qui sont équipées pour faire le suivi des cas, les documenter, analyser les statistiques, surtout quand ce sont de très petits réseaux, dans de plus petites collectivités.

Le sénateur Boisvenu : Ces données vous sont fournies par vos membres, et non par les corps policiers?

M. Leclerc : Exactement.

Le sénateur Boisvenu : Avez-vous le pourcentage de récidive?

M. Leclerc : On ne l'a pas avec nous, mais on peut vérifier si cette information est disponible. D'ailleurs, quand on documente les cas, comme on le fait en ce moment avec Metro Vancouver, c'est un aspect dont on tient compte également.

L'autre aspect à examiner, c'est que, tout comme le TTC, certains de nos membres essayent d'obtenir des interdictions de monter à bord, tout simplement. Ils sont très impliqués, ils ont créé un nouveau poste seulement pour suivre ces cas. On aura donc des données encore plus détaillées dans les mois et les années à venir.

Le sénateur Boisvenu : Il serait intéressant de connaître le pourcentage de récidive, parce que, dans le fond, le projet de loi veut punir les gens qui commettent ce type de crimes, mais il a aussi comme objectif de réduire le taux de récidive. Il serait donc intéressant d'avoir des données à ce sujet et de les suivre sur une période de cinq ans — puisque les projets de loi sont normalement réévalués tous les cinq ans —, pour déterminer si ce projet de loi aura effectivement un effet sur la récidive. C'est surtout là qu'il faut intervenir.

[Traduction]

Le sénateur McIntyre : Merci pour tous vos exposés. Je souhaite moi aussi féliciter le sénateur Runciman d'avoir parrainé ce projet de loi. Ce qui me plaît particulièrement dans ce projet de loi, c'est que le fait d'ajouter les mots « circonstance aggravante » place les conducteurs de véhicules de transport en commun sur un pied d'égalité avec les policiers lorsque le tribunal doit déterminer la peine à donner à un contrevenant. Par exemple, une infraction visant un agent de la paix constitue une circonstance aggravante, comme d'attaquer un agent de la paix, d'attaquer un agent de la paix avec une arme ou de causer des blessures, ou de commettre une voie de fait grave sur la personne d'un agent de la paix. Que tout cela est doux à nos oreilles.

Maintenant, comme vous l'avez dit, monsieur Leclerc, il semble qu'il y a un manque d'uniformité au Canada en ce qui concerne les peines infligées pour les attaques sur les conducteurs

of panel, do you think the passage of this bill will bring more consistency across the country with respect to offences in this particular circumstance?

Mr. Leclerc: It is our opinion that it will at least increase the consistency. Most important, it will provide an additional tool for transit agencies to use when they prosecute offenders. That's where we see it.

To your point on aggravating circumstances, instead of simply looking at or telling the judges what the sentence should be, there is always the right balance between the legislators and the judiciary. There was an excellent sentence from Senator Runciman when he said that this bill balances Parliament's right to provide direction to the courts with judicial discretion at sentencing. This is exactly what this bill is about. It is our opinion that we'll see more consistency across the country.

Senator McIntyre: Mr. Maheu, do you wish to add anything?

Mr. Maheu: At this point, judges can consider assaults against bus drivers as aggravated circumstances, but they are not required to. This bill being in place will require them to at least consider it as an aggravated circumstance, and that's why it is important we are here and that this bill pass.

Senator McIntyre: The aggravating factors are set out at section 718.2 of the code. As you indicated, judges can consider any aggravating factors during sentencing, whether they are specifically listed in the code or not. But, from my experience, they don't always do that, so it's nice to have it in the code where it is very specific.

The Deputy Chair: Of course they must consider it if it's in the code. A judge must respect what's there.

We will go to a second round.

[Translation]

Senator Dagenais: I have a very quick question for the witnesses.

Have you looked at the impact these incidents have on ridership? From a financial perspective, have you considered what it costs transit companies when workers have to miss work?

Mr. Leclerc: We did not bring the financial data related to sick leave with us. Each transit system compiles its own data, and that information is confidential. We will check whether we can obtain it and provide it to the committee.

des transports en commun. Selon vous — et j'aimerais aussi avoir l'avis de nos autres témoins à ce sujet —, l'adoption de ce projet de loi permettra-t-elle d'uniformiser un tant soit peu la détermination des peines à cet égard?

M. Leclerc : À tout le moins, nous sommes d'avis que le projet de loi permettra d'assurer une plus grande uniformité. Le plus important, c'est qu'il procurera aux organismes de transport en commun un autre outil qu'ils pourront utiliser lorsqu'ils poursuivent les contrevenants. Voilà ce qu'il en est selon nous.

À propos de ce que vous avez dit concernant les circonstances aggravantes, plutôt que de simplement se pencher sur ce que la peine devrait être et en faire part aux juges, il y aurait toujours un bon équilibre entre les législateurs et la magistrature. Le sénateur Runciman l'a très bien exprimé en disant que ce projet de loi établit un équilibre entre le droit du Parlement d'orienter les tribunaux et le pouvoir discrétionnaire au moment de la détermination de la peine. C'est exactement ce qui est prévu. Nous sommes d'avis qu'il assurera une plus grande uniformité d'un bout à l'autre du pays.

Le sénateur McIntyre : Monsieur Maheu, désirez-vous ajouter quelque chose?

M. Maheu : À l'heure actuelle, les juges peuvent considérer les agressions contre les chauffeurs d'autobus comme des circonstances aggravantes, mais ils ne sont pas tenus de le faire. Ce projet de loi les obligera au moins à considérer ces agressions comme des circonstances aggravantes, et c'est la raison pour laquelle il est important que nous soyons ici et qu'il soit adopté.

Le sénateur McIntyre : Les circonstances aggravantes sont énoncées à l'article 718.2 du code. Comme vous l'avez dit, les juges peuvent tenir compte de tous les facteurs aggravants au moment de la détermination de la peine, qu'ils soient expressément énumérés dans le code ou non. Cela dit, d'après mon expérience, ce n'est pas toujours ce qu'ils font, et c'est donc une bonne chose que ces circonstances soient très précisément énoncées dans le code.

Le vice-président : Ils doivent évidemment en tenir compte si elles sont dans le code. Un juge doit respecter ce qu'on y trouve.

Nous allons faire un deuxième tour de questions.

[Français]

Le sénateur Dagenais : J'ai une question très courte pour nos témoins.

Avez-vous considéré les conséquences de ces actes sur l'achalandage? Avez-vous considéré, du point de vue monétaire, ce que cela coûte aux compagnies de transport lorsque les employés doivent s'absenter du travail?

M. Leclerc : On n'a pas avec nous les données financières sur les congés de maladie. Chaque réseau de transport a ses données, qui leur sont confidentielles. Nous allons voir si nous pouvons obtenir ces données et les fournir au comité.

A number of factors have an impact on ridership. It is hard to say whether assaults have a direct impact on ridership.

As Chief Neil Dubord mentioned, passengers who witness an assault may feel anxious or uneasy afterwards. Some people may indeed choose to stop using public transit as a result.

The other thing to keep in mind is the fact that these types of cases are receiving more and more media attention. Right now in the Vancouver area, for instance, the sense people have is that it is not safe to take public transit, even though that is not the case. We are talking about very high-profile cases given the often violent nature of the attack. So public transit ridership is affected in that way.

Senator Dagenais: Did you have something to add, Ms. Deans?

[English]

Ms. Deans: Yes, I do. This is a very good question, and it goes to the heart of our operations. The City of Ottawa's long-term transit strategy and transportation planning for the City of Ottawa is about improving our modal split and having more people on public transit vehicles and fewer people in the private automobile.

We are building a city with that as the hallmark of it. We are not building roads in the way we used to; we are building public transit infrastructure and a light rapid transit. In Ottawa now, we have a diesel transit system and high-capacity buses, and we have improved our fleet dramatically, all in an attempt to get people out of the private automobile and onto public transit. That's what cities across Canada need to do; it's a smart growth principle.

We gather data from year to year on perceptions of our riders, vis-à-vis public safety. When people perceive that the transit system is not safe, it will have impacts across the system. We've been working with women's organizations and a number of stakeholders in our community to improve the perception of safety, and things have improved in that regard in Ottawa.

We've made a lot of effort and put a lot of time and resources into that effort. But that can all be diminished by one high-profile assault where the courts dismiss it. It's important for us that this element of it is taken seriously by the courts and the punishment ultimately fits the crime.

Senator Batters: I have a brief comment. Mr. Maheu, I appreciated your reference to the *Guitard* case. I referred to those very comments with a previous witness we had before this

Plusieurs facteurs auront des répercussions sur l'achalandage. Quant à savoir si les attaques ont une conséquence directe sur l'achalandage, c'est difficile à déterminer.

Comme le chef Neil Dubord l'a mentionné, les passagers qui sont témoins d'une agression peuvent ressentir par la suite un sentiment d'anxiété ou d'inconfort. Certaines personnes peuvent effectivement décider de ne plus utiliser les transports collectifs.

L'autre aspect est que ces cas sont de plus en plus médiatisés. Par exemple, en ce moment, on a vraiment l'impression que prendre les transports collectifs dans la région de Vancouver n'est pas sécuritaire, alors que ce n'est pas le cas. Ces cas sont très médiatisés, parce qu'ils sont souvent très violents. C'est donc l'impact que cela a sur les usagers des transports collectifs.

Le sénateur Dagenais : Vous voulez ajouter quelque chose, madame Deans?

[Traduction]

Mme Deans : Oui, en effet. C'est une excellente question, et elle porte sur l'essence même de nos activités. La stratégie de transport en commun à long terme de la ville d'Ottawa et la planification des transports de la ville visent à améliorer notre répartition modale pour que davantage de personnes délaissent leurs voitures au profit des moyens de transport en commun.

Nous construisons une ville caractérisée par cette vision. Nous ne construisons pas de routes comme nous le faisons avant; nous construisons des infrastructures de transport en commun, notamment un réseau de transport urbain léger. À l'heure actuelle, à Ottawa, nous avons un système de transport en commun constitué de véhicules à moteur diesel et d'autobus à grande capacité. De plus, nous avons grandement amélioré notre flotte, tout cela dans le but que les gens délaissent leurs voitures au profit du transport en commun. C'est ce que les villes doivent faire d'un bout à l'autre du Canada; c'est un principe de croissance intelligent.

D'année en année, nous recueillons des données sur les impressions de nos usagers en matière de sécurité publique. Lorsque les gens ont l'impression que le transport en commun n'est pas sécuritaire, tout le système en souffre. Nous collaborons avec des organisations féminines et un certain nombre d'intervenants de notre collectivité pour qu'on se fasse une meilleure idée du niveau de sécurité, et la situation s'est améliorée à cet égard à Ottawa.

Pour y arriver, nous avons déployé beaucoup d'efforts et investi beaucoup de temps, mais une seule agression très médiatisée dont les tribunaux ne tiennent pas compte peut nuire à tout cela. Il est important pour nous que les tribunaux considèrent sérieusement cet aspect et que la peine soit proportionnelle à la gravité du crime.

La sénatrice Batters : J'aimerais faire un petit commentaire. Monsieur Maheu, j'ai bien aimé votre allusion à l'affaire *Guitard*. J'ai formulé les mêmes observations à l'intention d'un témoin qui

committee. I thought those comments cried out for this particular bill to be brought forward, really. They were just looking for a reason to be able to have those types of tools in how they charge people. I just wanted to thank you very much for bringing that forward. That, to me, is a major reason why this bill is going to be a very big success, I think.

Mr. Maheu: Thank you for that.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I have a question for Ms. Deans. You are on the City of Ottawa's Transit Commission. Is that correct?

Ms. Deans: Yes.

Senator Boisvenu: Do you collect data on police response times when a transit operator is assaulted? One of the previous witnesses was a woman who was assaulted in the Toronto area. It took police between 17 and 19 minutes to arrive on the scene. She felt that was a long time. Do you have any data on response times in these cases?

[*English*]

Ms. Deans: I didn't bring any data, and I'm not sure how much data we have available. I think that witness is actually from the City of Ottawa; she was one of our drivers.

Our mayor loves to bring this map where he shows that you can put the cities of Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto and Montreal all within the confines of what is the City of Ottawa, geographically speaking. So we have a lot of territory.

Depending on where one of our buses is it may take much longer for transit police or help to be on its way. I think she was at Greenboro, which is in a more urbanized area of the city, but it could take longer depending on where the resources are, the time of day and how many resources are available or if they've been deployed in different areas.

I think that length of time in responding was a very long response time, from an emergency perspective, in the city of Ottawa. I don't think that would be a normal response time but, having said that, I didn't bring the data.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Earlier we talked about how an assault against a bus or taxi driver can often endanger the safety of riders. So that the situation does not escalate, is it a priority for Ottawa police to respond quickly to an assault on a bus or in a taxi? There could be 10 or 20 people on the bus. Is it a priority for Ottawa police to respond to those incidents?

a comparu devant le comité avant vous. Je m'étais dit qu'elles appuyaient fortement ce projet de loi. On cherchait seulement un moyen d'avoir ce genre d'outils au moment où on inculpe les gens. Je tenais seulement à vous remercier d'en avoir parlé. À mon avis, il s'agit d'une des principales raisons pour lesquelles le projet de loi donnera d'excellents résultats.

M. Maheu : Merci.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : J'ai une question pour Mme Deans. Vous travaillez pour la Commission du transport en commun de la Ville d'Ottawa, n'est-ce pas?

Mme Deans : Correct.

Le sénateur Boisvenu : Conservez-vous des données sur les délais d'intervention des policiers dans le cas d'une agression sur un chauffeur? Un des témoins précédents est une dame qui a été agressée dans la région de Toronto. Le délai d'intervention des policiers était d'environ 17 ou 19 minutes. Pour cette personne, ce délai d'intervention a paru long. Avez-vous des données sur les délais d'intervention?

[*Traduction*]

Mme Deans : Je n'ai pas apporté de chiffres, et je ne suis pas certain de la quantité de données disponibles que nous avons. Je crois que cette témoin vient d'Ottawa; c'était un de nos chauffeurs.

Notre maire adore montrer sur une carte que les villes de Vancouver, Calgary, Edmonton, Toronto et Montréal entrent toutes dans les limites de la ville d'Ottawa, du point de vue géographique. Nous avons un grand territoire.

Selon l'endroit où se trouve un de nos autobus, beaucoup plus de temps peut être nécessaire avant que la police du transport en commun ou de l'aide arrive sur les lieux. Je crois que la chauffeuse était à Greenboro, qui est une partie plus urbanisée de la ville, mais plus de temps pourrait être nécessaire selon l'endroit où sont les ressources, le moment de la journée, et le nombre de ressources disponibles, car certaines pourraient se trouver ailleurs.

Je pense que c'était un très long délai pour une urgence dans la ville d'Ottawa. Je ne pense pas que ce soit normal, mais, cela étant dit, je n'ai pas les données en main.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : On l'a dit plus tôt, souvent, une agression commise contre un chauffeur d'autobus ou de taxi peut mettre en péril la sécurité des clients. Est-ce une priorité pour le corps policier d'Ottawa d'intervenir rapidement lorsque se produit une agression dans un autobus ou dans un taxi, pour éviter que la situation ne dégénère? On peut être en présence d'un groupe de 10 ou 20 personnes dans un autobus. Est-ce une priorité pour le corps policier d'Ottawa?

[English]

Ms. Deans: Yes, of course. We have a tiered response, so a call would come into transit operation central and then either an OC Transpo special constable would be deployed or Ottawa Police. Of course, depending on the nature of the assault or crime it would be prioritized accordingly.

The Deputy Chair: We want to thank our witnesses very much for their excellent presentations. You may stay at the table, if you wish. This will only take a couple of minutes, the actual passage of the bill before the committee.

Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-221, An Act to amend the Criminal Code (assaults against public transit operators)?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Hon. Senators: No.

The Deputy Chair: Is it agreed that the chair, Senator Runciman, who has asked for quick passage of this bill, report this bill to the Senate? Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: That concludes our business. We wish to thank all witnesses.

The bill will now go to third reading in the Senate. Senator Runciman has made preparatory advances to everybody to try to facilitate quick passage. We have great respect for Senator Runciman and his judgment following these presentations today.

(The committee adjourned.)

[Traduction]

Mme Deans : Oui, bien sûr. Nous avons un système d'intervention à deux vitesses, ce qui veut dire qu'un appel serait reçu par le centre des opérations du transport en commun et qu'un constable spécial d'OC Transpo ou un agent de la police d'Ottawa serait envoyé sur place. De toute évidence, le degré de priorité accordé à l'appel dépendrait de la nature de l'agression ou du crime.

Le vice-président : Nous remercions beaucoup nos témoins de leurs excellents exposés. Vous pouvez rester à la table si vous le désirez. L'adoption du projet de loi par le comité prendra seulement quelques minutes.

Plaît-il au comité de procéder à l'étude article par article du projet de loi S-221, Loi modifiant le Code criminel (voies de fait contre un conducteur de véhicule de transport en commun)?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : L'étude du titre est-elle réservée?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Le projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Les membres du comité souhaitent-ils examiner la possibilité d'annexer des observations au rapport?

Des voix : Non.

Le vice-président : Vous plaît-il que la présidence, le sénateur Runciman, qui a demandé l'adoption rapide du projet de loi, en fasse rapport au Sénat? Êtes-vous d'accord?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Voilà qui met fin à nos travaux. Nous souhaitons remercier tous les témoins.

Le projet de loi passe maintenant à l'étape de la troisième lecture au Sénat. Le sénateur Runciman a déjà réalisé des progrès auprès de tout le monde en espérant qu'il soit adopté rapidement. Nous avons beaucoup de respect pour le sénateur Runciman et son jugement après avoir entendu les exposés d'aujourd'hui.

(La séance est levée.)

APPEARING

Monday, June 16, 2014

The Honourable Peter Van Loan, P.C., M.P., Leader of the Government in the House of Commons.

WITNESSES

Monday, June 16, 2014

Elections Canada:

Marc Mayrand, Chief Electoral Officer.

Wednesday, June 18, 2014

Amalgamated Transit Union:

Robin West, International Vice President.

Amalgamated Transit Union Local 279:

Suzanne Burgess, Member.

Uniform Local 111:

Nathan Woods, President.

City of Ottawa:

Diane Deans, Councillor and Transit Commission Chair.

Canadian Urban Transit Association:

Patrick Leclerc, Vice President;

Alex Maheu, Manager of Government Relations and Policy.

COMPARAÎT

Le lundi 16 juin 2014

L'honorable Peter Van Loan, C.P., député, leader du gouvernement à la Chambre des communes.

TÉMOINS

Le lundi 16 juin 2014

Élections Canada :

Marc Mayrand, directeur général des élections.

Le mercredi 18 juin 2014

Syndicat uni du transport :

Robin West, vice-président international.

Syndicat uni du transport local 279 :

Suzanne Burgess, membre.

Unifor local 111 :

Nathan Woods, président.

Ville d'Ottawa :

Diane Deans, conseillère et présidente de la Commission du transport en commun.

Association canadienne du transport urbain :

Patrick Leclerc, vice-président;

Alex Maheu, gestionnaire, Politiques et relations gouvernementales.