

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT
AND
COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DAVID TKACHUK

Tuesday, December 12, 2017

Issue No. 27

Thirty-eighth meeting:

Study on the regulatory and technical issues related
to the deployment of connected and automated
vehicles

and

First meeting:

Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation
Act and other Acts respecting transportation
and to make related and consequential
amendments to other Acts

APPEARING:

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS
ET DES
COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DAVID TKACHUK

Le mardi 12 décembre 2017

Fascicule n° 27

Trente-huitième réunion :

Étude sur les questions techniques et réglementaires
liées à l'arrivée des véhicules branchés
et automatisés

et

Première réunion :

Projet de loi C-49, Loi apportant des modifications
à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois
concernant les transports ainsi que des modifications
connexes et corrélatives à d'autres lois

COMPARAÎT :

L'honorable Marc Garneau, C.P., député,
ministre des Transports

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Patricia Bovey, *Deputy Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
Cormier	Mercer
* Day (or Mercer)	Ngo
Gagné	Plett
Galvez	* Smith
Griffin	(or Martin)
* Harder, P.C. (or Bellemare), (or Mitchell)	* Woo (or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Cormier replaced the Honourable Senator Omidvar (*December 7, 2017*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-présidente : L'honorable Patricia Bovey

Vice-président : L'honorable Dennis Dawson

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	MacDonald
Cormier	Mercer
* Day (ou Mercer)	Ngo
Gagné	Plett
Galvez	* Smith
Griffin	(ou Martin)
* Harder, C.P. (ou Bellemare), (ou Mitchell)	* Woo (ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Cormier a remplacé l'honorable sénatrice Omidvar (*le 7 décembre 2017*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Friday, December 8, 2017:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Mitchell, seconded by the Honourable Senator Gagné, for the second reading of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

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

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

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du vendredi 8 décembre 2017 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Mitchell, appuyée par l'honorable sénatrice Gagné, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

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

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

ATTESTÉ :

La greffière du Sénat,

Nicole Proulx

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, December 12, 2017
(85)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bovey, Cormier, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Mercer, Plett and Tkachuk (10).

Other senators present: The Honourable Senators Dagenais and Mitchell (2).

In attendance: Jed Chong and Nicole Sweeney, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Marcy Galipeau, Chief, Committees and Outreach, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Friday, December 8, 2017, the committee began its consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts.

APPEARING:

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:

Transport Canada:

Helena Borges, Associate Deputy Minister;

Brigitte Diogo, Director General, Rail Safety;

Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director.

The chair made a statement.

The minister made a statement and, together with Ms. Borges, Ms. Diogo and Mr. Langlois, answered questions.

At 11:24 a.m., the committee suspended.

At 11:27 a.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft report.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its examination of the regulatory and technical issues related to the deployment of connected and automated vehicles. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mardi 12 décembre 2017
(85)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présent : Les honorables sénateurs Bovey, Cormier, Dawson, Gagné, Galvez, Griffin, MacDonald, Mercer, Plett et Tkachuk (10).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Dagenais et Mitchell (2).

Également présents : Jed Chong et Nicole Sweeney, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Marcy Galipeau, chef, Activités de rayonnement et comités, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le vendredi 8 décembre 2017, le comité commence l'examen du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

COMPARAÎT :

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Helena Borges, sous-ministre déléguée;

Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire;

Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé.

Le président fait une déclaration.

Le ministre fait une déclaration puis, avec Mme Borges, Mme Diogo et M. Langlois, répond aux questions.

À 11 h 24, la séance est suspendue.

À 11 h 27, conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, la séance reprend à huis clos afin que le comité étudie une ébauche de rapport.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur les questions techniques et réglementaires liées à l'arrivée des véhicules branchés et automatisés. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

It was agreed:

That the draft report, as amended, be adopted.

It was agreed:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to:

Approve the final version of the report, taking into consideration this meeting's discussions, including, if needed, the recommendations, the executive summary, the preface and the report design, with any necessary editorial, grammatical and translation changes required;

Make decisions on behalf of the committee to publicize the report with the support of the Senate Communications Directorate.

It was agreed:

That the chair be authorized to table the report in the Senate or, if the Senate is not then sitting, that the chair be authorized to seek permission in the Senate to deposit the report with the Clerk of the Senate.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft agenda (future business).

At 11:30 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu :

Que l'ébauche de rapport modifiée est adoptée.

Il est convenu :

Que le Sous-comité du programme et des procédures soit autorisé à :

Approuver la version finale du rapport, en tenant compte des discussions ayant lieu lors de la présente réunion, notamment, au besoin, des recommandations, du résumé, de la préface et de la conception du rapport, avec les modifications rédactionnelles et grammaticales et les changements à la traduction nécessaires;

Prendre des décisions au nom du comité afin de publier le rapport avec le soutien de la Direction des communications du Sénat.

Il est convenu :

Que le président soit autorisé à déposer le rapport au Sénat ou, si ce dernier ne siège pas, à demander au Sénat la permission de le présenter au greffier du Sénat.

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 11 h 30, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Victor Senna

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, December 12, 2017

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts, met this day in public at 9:30 a.m. to give consideration to the bill; and in camera, to study the regulatory and technical issues related to the deployment of connected and automated vehicles (consideration of a draft report and draft agenda — future business).

Senator David Tkachuk (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, welcome. Today, we are examining Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts.

We are pleased to have appearing before us the Honourable Marc Garneau, Minister of Transport. He is accompanied by Helena Borges, Associate Deputy Minister; Brigitte Diogo, Director General, Rail Safety; and Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director. I would like to welcome you all to our meeting.

Before I begin, there has been a bit of a controversy and articles in the paper regarding the Senate stalling this bill. I understand, minister, that you are anxious to get this bill through the Senate, at least according to an article in *iPolitics* last Thursday. The headline was “Garneau urges Senate to pass stalled grain transportation bill.” In fact, you urged us to pass it before Christmas.

First, the Senate has not been stalling this bill. Second, it is much more than a grain transportation bill, as you well know. With regard to the first, this bill had first reading in the house in May 2017 and didn't pass third reading until the end of October 2017, five months later. We have had it for little over a month, so to blame the Senate for not getting it passed by Christmas is audacious.

The truth is that most bills get stalled in the house and not the Senate. Senator McCoy, until recently leader of the Trudeau-appointed group of senators, has studied this issue carefully, surveying over 10 parliamentary sittings. What she found in that survey is that, on average, bills spend 109 days in the house and 35 days in the Senate.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 12 décembre 2017

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois, se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, en séance publique, pour étudier ce projet de loi, puis à huis clos, pour étudier une ébauche de rapport et un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

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

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, je vous souhaite la bienvenue. Aujourd'hui, nous étudions le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

Nous sommes heureux de recevoir l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports. Il est accompagné d'Helena Borges, la sous-ministre déléguée, de Brigitte Diogo, la directrice générale de la Sécurité ferroviaire et d'Alain Langlois, qui est avocat général et directeur exécutif associé. Je vous souhaite la bienvenue à notre réunion.

Avant de commencer, j'aimerais parler de la controverse et des articles de journaux au sujet du blocage du projet de loi par le Sénat. Je comprends, monsieur le ministre, que vous ayez hâte que le projet de loi soit adopté au Sénat, du moins c'est ce qu'on comprend à la lecture d'un article paru jeudi dernier dans *iPolitics*, dont le titre était : « Le ministre Garneau exhorte le Sénat à débloquer le projet de loi sur le transport des grains. » En fait, vous nous exhortiez à adopter le projet de loi avant Noël.

Premièrement, le Sénat n'a pas bloqué le projet de loi. Deuxièmement, c'est beaucoup plus qu'un projet de loi sur le transport des grains, comme vous le savez bien. La première lecture s'est faite en mai 2017 et la troisième lecture n'a pas commencé avant la fin d'octobre 2017, soit cinq mois plus tard. Nous étudions le projet de loi depuis un peu plus d'un mois; il est donc audacieux de dire que c'est la faute du Sénat si le projet de loi n'est pas adopté avant Noël.

La vérité, c'est que la plupart des projets de loi sont bloqués à la Chambre des communes et non au Sénat. La sénatrice McCoy, qui était jusqu'à tout récemment leader du groupe de sénateurs nommés par Trudeau, a étudié la question minutieusement et a passé en revue 10 sessions parlementaires. Dans le cadre de son étude, elle a constaté que les projets de loi passaient en moyenne 109 jours à la Chambre et 35 jours au Sénat.

The problem with this government is that it wants an independent Senate when necessary but not necessarily an independent Senate when that doesn't suit its purposes. I cannot think of any time in recent memory when I have been so lobbied on a bill. There are concerns about interswitching provisions, joint venture clauses, foreign ownership, a passenger bill of rights and a host of other issues separate from the grain transportation issue.

Having said that, minister, I would like to say I am happy to have you here. As you know, when the bill was referred to us last Friday, I immediately instructed our clerk to invite you to appear today, our first meeting following that reference.

With that, minister, the floor is yours, sir.

Hon. Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport:
Thank you very much, Mr. Chair.

I was going to launch into my speech, but I must make a comment with respect to your comment. The choice of the word "stalled" was not my word. However, yes, I do feel there is an urgency to this bill, and I am delighted to be here in front of the Senate to make the presentation and to answer your questions. I am delighted to have my fellow members of Transport Canada here with me.

[*Translation*]

Mr. Chair, I am very pleased to be here today to meet with the distinguished members of this committee to discuss Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts.

As you know, Canada is a vast country with a complex transportation system, and its performance is critical to the well-being of Canadians and our trade-dependent economy. Over the last year, the Canadian economy has been firing on all cylinders, significantly outperforming our G7 partners, including the United States.

In order for Canada's economy to continue growing and thriving over the long term, it is important that we consider our transportation system as an integrated whole. This, however, is not easily done, given the competing pressures and interests that need to be carefully considered. Our challenge is to strike the right balance that will create and facilitate the conditions for the success of the many players involved in the transportation system. Two words you will hear me say repeatedly today are "fair" and "balanced." This is precisely what we have done in Bill C-49.

Le problème avec le gouvernement, c'est qu'il veut que le Sénat soit indépendant, mais uniquement lorsque cela lui convient. Je ne me souviens pas avoir été l'objet d'autant de lobbying pour un projet de loi. Il faut étudier les dispositions relatives à l'interconnexion, à la coentreprise et à la propriété étrangère, en plus de la déclaration des droits des passagers et d'un éventail d'autres enjeux qui ne sont pas liés à la question du transport des grains.

Cela étant dit, monsieur le ministre, je tiens à dire que je suis heureux de vous recevoir. Comme vous le savez, lorsqu'on nous a renvoyé le projet de loi vendredi dernier, j'ai tout de suite demandé à notre greffier de vous inviter à témoigner devant nous pour notre première réunion suivant ce renvoi.

Sur ce, monsieur le ministre, je vous cède la parole.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports : Merci beaucoup, monsieur le président.

J'allais me lancer dans mon discours, mais je me dois de répondre à votre commentaire. Le mot « blocage » ne vient pas de moi. Je crois toutefois en effet qu'il est urgent d'adopter le projet de loi et je suis très heureux de témoigner devant le Sénat et de répondre aux questions des sénateurs. Je suis aussi heureux d'avoir mes collègues de Transports Canada à mes côtés.

[*Français*]

Monsieur le président, je suis très heureux de rencontrer les membres distingués de ce comité afin de discuter du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois.

Comme vous le savez, le Canada est un vaste territoire doté d'un réseau de transport complexe, dont le rendement est essentiel au bien-être des Canadiens et à la prospérité de son économie dépendante du commerce. Au cours de la dernière année, l'économie canadienne a tourné à plein régime et son rendement a été supérieur à celui de nos partenaires du G7, y compris les États-Unis.

Afin que l'économie du Canada continue de croître et de prospérer à long terme, il est important que nous considérions notre réseau de transport comme un tout intégré. Toutefois, ce n'est pas chose facile, en raison des intérêts et des pressions concurrentielles qui devront être soigneusement examinés. Notre défi consiste à établir un juste équilibre qui permettra de créer et de favoriser les conditions de réussite des nombreux intervenants qui prennent part au réseau de transport. Il y a deux mots que je répéterai souvent aujourd'hui, et ce sont les mots « juste » et « équilibré ». C'est précisément ce que nous avons fait avec le projet de loi C-49.

This bill proposes several measures to strengthen the efficiency and safety of our transportation system to ensure that Canadians can take advantage of this economic growth.

The bill reflects the extensive consultations that my department and I conducted to hear the views of Canadians on the future of transportation. It also takes into account the recommendations of the Canadian Transportation Act Review Panel, led by the Honourable David Emerson, as well as recommendations from the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities on rail safety and rail freight, and the Transportation Safety Board on rail safety.

During September and October, the bill was carefully studied by the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities. The committee heard from over 80 witnesses from across the air, rail and marine sectors. I am delighted with the committee's work and collaboration, which included adopting nine amendments in keeping with the spirit of maintaining a package of measures that are fair and balanced.

Moreover, I am delighted to be your first witness today, as your committee undertakes its important work of applying sober second thought to the consideration of this bill.

[*English*]

Nowhere is the need for balance more critical than in addressing the competing demands and pressures in the rail freight sector. Bill C-49 includes several measures to strengthen freight rail services. For many years, shippers have made clear the freight rail system requires the following: greater clarity on what "adequate and suitable rail service" means, more accessible and timely remedies on rates and services from the Canadian Transportation Agency, the ability to apply reciprocal penalties in service level agreements, competitive alternatives for captive shippers across Canada, the retention of the maximum revenue entitlement for grain and, finally, accessible information to support commercial negotiations and transparency.

Bill C-49 directly addresses all of these concerns. As many shippers and producers have acknowledged, Bill C-49 provides long-term solutions to continuous problems. If we had told stakeholders a year ago that they would have received all the measures that Bill C-49 proposes, they would have been ecstatic; in fact, many were ecstatic when the bill was introduced in the House of Commons. The Alberta Wheat Commission, for example, have described the legislation as:

Le projet de loi propose plusieurs mesures visant à renforcer l'efficacité et la sécurité du réseau de transport pour veiller à ce que les Canadiens puissent bénéficier de la croissance économique.

Le projet de loi reflète les vastes consultations que le ministère des Transports et moi avons menées pour entendre l'opinion des Canadiens sur l'avenir des transports. Il prend également en compte des recommandations formulées par le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, dirigé par l'honorable David Emerson, ainsi que des recommandations formulées par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités sur la sécurité ferroviaire et le transport ferroviaire des marchandises et par le Bureau de la sécurité des transports du Canada sur la sécurité ferroviaire.

En septembre et octobre derniers, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a soigneusement étudié le projet de loi et a entendu plus de 80 témoins des secteurs aérien, ferroviaire et maritime. Je suis satisfait du travail et de la collaboration du comité, car cela a permis d'adopter neuf amendements ayant pour but de maintenir un ensemble de mesures justes et équilibrées.

De plus, je suis ravi d'être votre premier témoin aujourd'hui, alors que votre comité entreprend son important travail de second examen objectif dans le cadre de l'évaluation de ce projet de loi.

[*Traduction*]

Nulle part le besoin d'équilibre n'est plus critique que pour faire face aux demandes et aux pressions concurrentes dans le secteur du transport ferroviaire. Le projet de loi C-49 inclut plusieurs mesures pour renforcer les services de transport ferroviaire des marchandises. Les expéditeurs expriment clairement et depuis de nombreuses années ce dont le réseau de transport ferroviaire des marchandises a besoin : plus de précisions sur ce que signifie un service ferroviaire « adéquat et convenable », des recours plus accessibles et rapides en ce qui concerne les tarifs et le service de l'Office des transports du Canada, la capacité d'appliquer des sanctions réciproques dans les ententes sur le niveau de services, des solutions de rechange concurrentielles pour les expéditeurs captifs au Canada, le maintien du revenu admissible maximal pour le mouvement du grain et, finalement, des renseignements accessibles pour soutenir les négociations commerciales et la transparence.

Le projet de loi C-49 répond directement à toutes ces préoccupations. Comme l'ont reconnu un grand nombre d'expéditeurs et de producteurs, le projet de loi C-49 offre des solutions à long terme à des problèmes récurrents. Si nous avions dit aux intervenants, il y a un an, qu'ils auraient accès à toutes les mesures que propose le projet de loi C-49, ils auraient été ravis. C'est la même impression que bon nombre ont eue quand le projet de loi a été déposé à la Chambre des communes. Par

... historic legislation that paves the way for permanent, long-term solutions to the rail transportation challenges that Canadian farmers have faced for decades.

While shippers strongly support this bill, we fully expect that some in this chamber will propose further amendments. I fully recognize it is their right to do so and that some will want some specific needs addressed. However, I have to stress again that this bill has been very carefully crafted and that these types of sector-specific changes risk disturbing the delicate balance that has been established in this bill.

[*Translation*]

As I noted earlier, Bill C-49 also contains important measures that would improve the safety of rail transportation in Canada. I am referring here to locomotive voice and video recorders, or LVVRs. I have carefully taken note of the exchanges held at second reading in the Senate chamber. I am happy to discuss with you today the safety benefits and privacy safeguards contained in this measure.

Over the last several years, there have been over 30 deaths and 200 injuries in North America attributed to the derailment of passenger and freight trains where the investigations were inconclusive as to whether human factors contributed to the accident. Had locomotive voice and video recorders been installed in the locomotives of these trains, the information gathered could have been used to identify when human factors may have played a role. Equally important, LVVRs may also have provided information that would have led to measures been put in place to prevent future accidents and deaths. The measures in Bill C-49 will help us better understand the role of human factors. It would put into place the tools needed to help analyze the behaviour and actions leading up to a rail incident, and assist with developing subsequent preventative measures. This bill will protect the lives of train crews and Canadians and increase the safety of our railways, which is my top priority as Minister of Transport.

There is no question that there are privacy implications with the use of locomotive voice and video recorders, and that is why the legislation before you strictly limits the use and communication of the collected information. I have recently written to the railways outlining very clearly what the legislation stipulates and what my expectations are when it comes to safeguarding privacy. Copies of these letters have already been

exemple, l'Alberta Wheat Commission a décrit le projet de loi de la façon suivante :

[...] une mesure législative historique qui prépare le terrain pour des solutions permanentes à long terme aux problèmes de transport ferroviaire que les agriculteurs canadiens éprouvent depuis des décennies.

Bien que les expéditeurs appuient fortement le projet de loi, nous nous attendons bien à ce que certains proposent d'autres modifications dans cette Chambre. Je suis parfaitement conscient que c'est leur droit et que certains voudront que leurs besoins précis soient abordés. Toutefois, je dois insister sur le fait que ce projet de loi a été rédigé très soigneusement, et ces types de changements propres au secteur risquent de perturber l'équilibre délicat qui a été établi.

[*Français*]

Comme je l'ai mentionné précédemment, le projet de loi C-49 prévoit d'importantes mesures qui permettront d'améliorer la sécurité du transport ferroviaire au Canada. Je parle des enregistreurs audio-vidéo de locomotive, connus aussi sous le sigle anglais LVVR (Locomotive Voice and Video Recorders). J'ai pris bien note des échanges qui se sont tenus à l'étape de la deuxième lecture du projet de loi au Sénat. Je suis heureux de discuter avec vous aujourd'hui des avantages en matière de sécurité et de protection de la vie privée contenus dans cette mesure.

Au cours des dernières années, plus de 30 personnes ont perdu la vie et 200 ont été blessées, en Amérique du Nord, en raison du déraillement de trains de marchandises et de trains de passagers pour lesquels les enquêtes n'ont pas permis de conclure que des facteurs humains étaient en cause. Si des enregistreurs audio-vidéo avaient été installés à bord des locomotives de ces trains, l'information recueillie aurait pu aider à déterminer si des facteurs humains étaient en cause. Qui plus est, les enregistreurs audio-vidéo de locomotive auraient fourni des renseignements menant à des mesures pour prévenir des accidents et des décès. Les mesures que contient le projet de loi C-49 nous aideront à mieux comprendre le rôle des facteurs humains. Elles permettront de mettre en place les outils nécessaires pour analyser les comportements et les actions qui mènent à un accident ferroviaire et développer des mesures de prévention. Ce projet de loi protégera la vie des employés du secteur ferroviaire et des Canadiens. Il améliorera la sécurité de nos chemins de fer, ce qui est ma priorité absolue en tant que ministre des Transports.

L'utilisation des enregistreurs audio-vidéo de locomotive amène sans doute certaines complications en matière de protection de la vie privée. C'est pourquoi les dispositions législatives que vous avez devant vous limitent rigoureusement l'utilisation et la communication de l'information recueillie. J'ai récemment écrit aux compagnies de chemin de fer et leur ai décrit clairement ce qui est stipulé dans le projet de loi de même

sent to senators, but I will also table copies today for the record of the committee.

Bill C-49 both improves safety and protects privacy rights. It is not about monitoring employees for day-to-day performance or facilitating disciplinary measures. Instead, it works hand-in-hand with existing privacy legislation to protect employees' privacy. Subsequent regulations will be enforced and supplement these protections.

The proposed LVVR regime will also allow Transport Canada to conduct oversight and take enforcement action against companies who misuse the LVVR data. After many years of study, it is time to do the right thing and mandate the installation of locomotive voice and video recorders on board locomotives. The National Transportation Safety Board in the United States and the Transportation Safety Board of Canada recognized this as far back as 2012. This is why we must take action now to protect lives and enhance the safety of our rail system, which we believe this bill will do.

[English]

Let me now turn to the air provisions of Bill C-49.

Recent events around the world have demonstrated that Canada requires an effective air passenger rights regime. The European Union enacted passenger rights regulations in 2004, and the United States has fully implemented its series of air passenger rules that were proposed in 2009 and 2011. Canada can no longer maintain the status quo, and I believe we need to take immediate action to become world leaders when it comes to air passengers' rights.

Bill C-49 sets the framework for a new approach to air passenger rights that will be enshrined in regulations. The legislation identifies those situations where an air carrier's obligations toward passengers will be regulated, specifically, as they relate to denial of boarding, including overbooking; delays and cancellations both within and outside a carrier's control; tarmac delays; lost or damaged baggage; the assignment of seats to children and parents; and the transportation of musical instruments. Together, the legislation and regulations would create a strong air passenger rights regime for any traveller on any flight to, from or within Canada.

que mes attentes concernant la protection de la vie privée. Des copies de ces lettres ont été déjà envoyées aux sénateurs, et j'en déposerai aussi aujourd'hui devant le comité aux fins de ses délibérations.

Le projet de loi C-49 permet d'améliorer la sécurité tout en protégeant les droits relatifs aux renseignements personnels. Il ne s'agit pas de surveiller le rendement quotidien des employés ni de faciliter la mise en place de mesures disciplinaires. Le projet de loi s'appliquera plutôt de concert avec les dispositions existantes dans le but de protéger la vie privée des employés. Les règlements adoptés subséquentement permettront de renforcer et de compléter ces mesures de protection.

Le régime proposé concernant les enregistreurs permettra également à Transports Canada d'exercer une surveillance et de prendre des mesures contre les compagnies qui font un mauvais usage des données obtenues par l'entremise de ces enregistreurs. Après plusieurs années d'étude, l'heure est venue d'agir et d'exiger l'installation d'enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives. Le National Transportation Safety Board américain et le Bureau de la sécurité des transports du Canada ont reconnu cette nécessité depuis 2012. C'est pourquoi nous devons agir maintenant pour protéger les vies et améliorer la sécurité de notre réseau ferroviaire. Nous croyons que c'est ce que fera notre projet de loi.

[Traduction]

Parlons maintenant des dispositions du projet de loi C-49 touchant le transport aérien.

Des événements récents survenus un peu partout dans le monde ont montré que le Canada a besoin d'un régime efficace de droits des passagers aériens. L'Union européenne a adopté un règlement sur les droits des passagers en 2004, et les États-Unis ont mis en œuvre intégralement une série de règles sur les droits des passagers qui ont été proposées en 2009 et en 2011. Le Canada ne peut plus s'en tenir au statu quo. Je crois que nous devons agir immédiatement afin de devenir des chefs de file mondiaux en ce qui concerne les droits des passagers aériens.

Le projet de loi C-49 établit le cadre pour la mise en œuvre d'une nouvelle approche à l'égard des droits des passagers aériens, laquelle sera enchâssée dans la réglementation. La législation définit les situations où les obligations d'un transporteur aérien envers les passagers seront règlementées, particulièrement en ce qui concerne les refus d'embarquement, y compris les sursréservations, les retards et les annulations dont le transporteur est responsable ou qui sont hors de son contrôle, les retards dans l'aire de trafic, les bagages perdus ou endommagés, l'attribution des sièges aux enfants et aux parents et le transport d'instruments musicaux. La loi et les règlements créeraient ensemble un solide régime des droits des passagers aériens pour tout voyageur à bord d'un vol à destination ou en provenance du Canada ou à l'intérieur du pays.

The regulatory process would be led by the Canadian Transportation Agency, with the support of Transport Canada, and it would ensure that Canadians and industry stakeholders have a voice through consultations. Utilizing regulations for air passenger rights would provide greater flexibility to make adjustments, should new issues emerge, while still having the force of law. The new regime would be mandatory and clearly prescribe the standards of treatment and compensation that must be provided to travellers when a violation has occurred. Canadians will have a better understanding of what their rights are in these situations, and air carriers will know exactly what obligations they must fulfill.

Bill C-49 also proposes to liberalize international ownership restrictions from 25 to 49 per cent of voting interests for Canadian air carriers, with accompanying safeguards, to provide Canadian carriers with access to more capital investment and Canadians with new options, including ultra-low-cost carriers and new destinations.

Canadian travellers will also benefit from joint ventures, which allow air carriers to collaborate on several aspects of operations for routes between given geographic regions. These are becoming more common throughout the world.

At present in Canada, a joint venture will be reviewed by the Competition Commissioner at any time after it has been implemented from the perspective of possible harm to competition under the Competition Act. As you will appreciate, this creates significant uncertainty for air carriers and has had the effect of discouraging joint ventures here in Canada.

Bill C-49 would establish a transparent and predictable assessment process, which would consider both competition as well as public interest considerations. While under this new process the Minister of Transport would be responsible for the final decision, the Commissioner of Competition would continue to be consulted on any proposed joint venture to ensure that an assessment of competition considerations would continue to be an essential element of any final decision.

Anticipated benefits would include a potential increase in tourism, more flight options and the creation of new jobs for Canadians. Canadian travellers would have access to more flights and more destinations, increasing their ability to travel internationally.

Air travel is an integral part of the transportation system and a major contributor to the Canadian economy. Airports are constantly looking for ways to improve and simplify the passenger experience. To meet this objective, Bill C-49 has introduced changes to the Canadian Air Transport Security

Le processus de réglementation serait dirigé par l'Office des transports du Canada, avec le soutien de Transports Canada, et il garantirait que les Canadiens et les intervenants de l'industrie aient voix au chapitre au moyen de consultations. Le fait d'avoir recours à un règlement pour les droits des passagers aériens nous assurerait une plus grande souplesse pour apporter des ajustements si de nouveaux problèmes émergeaient tout en ayant force de loi. Le nouveau régime serait exécutoire et décrirait clairement les normes de traitement et les indemnités qui doivent être offertes aux voyageurs lorsqu'une infraction se produit. Les Canadiens comprendront mieux ce que sont leurs droits dans de telles situations et les transporteurs aériens sauront avec précision quelles obligations ils doivent assumer.

Le projet de loi C-49 propose aussi de libéraliser les restrictions de propriété internationale de 25 à 49 p. 100 des intérêts pour les transporteurs aériens canadiens, avec les garanties connexes. Cela permettra aux transporteurs aériens canadiens d'avoir accès à plus d'investissements en matière d'immobilisation. Les Canadiens, quant à eux, auront accès à de nouvelles options de voyage, dont des transporteurs à bas prix.

Les voyageurs canadiens pourront également tirer profit des coentreprises, lesquelles permettent aux transporteurs aériens de collaborer sur plusieurs aspects des opérations pour les itinéraires entre des régions géographiques données. Ces coentreprises deviennent plus répandues partout dans le monde.

Actuellement, au Canada, une coentreprise peut faire l'objet d'un examen par le commissaire à la concurrence à tout moment après sa mise en œuvre afin de déterminer s'il y a un effet nocif sur la concurrence en vertu de la Loi sur la concurrence. Vous comprendrez que cette approche crée une incertitude importante pour les transporteurs aériens, qui a eu pour effet de décourager les parties prenantes d'entreprendre des coentreprises au Canada.

Le projet de loi C-49 établirait un processus d'évaluation transparent et prévisible, lequel tiendrait compte à la fois de la concurrence et de l'intérêt public. Dans le cadre de ce nouveau processus, le ministre des Transports serait responsable de la décision finale. Le commissaire de la concurrence continuerait d'être consulté au sujet d'une coentreprise proposée, pour faire en sorte que l'évaluation de la concurrence continue d'être un élément essentiel de toute décision finale.

Les avantages escomptés de cette approche comprennent une augmentation potentielle du tourisme, un plus grand nombre d'options de vols et la création de nouveaux emplois pour les Canadiens. Par ailleurs, les voyageurs canadiens auraient accès à un plus grand nombre de vols et de destinations, ce qui augmenterait leur capacité de voyager à l'étranger.

Le transport aérien fait partie intégrante du réseau de transport et contribue de façon importante à l'économie canadienne. Les aéroports recherchent constamment des moyens d'améliorer et de simplifier le service aux passagers. Pour atteindre cet objectif, le projet de loi C-49 prévoit des changements à la Loi sur

Authority Act, or CATSA, that will establish a cost recovery mechanism so that airports can have added flexibility to improve their operations. Once in place, airports could enter into a cost recovery arrangement with CATSA for new or additional screening services that would maintain the security of the air transportation system.

Finally, the proposed amendments to the Coasting Trade Act would allow vessels of any registry to reposition empty containers that they own or lease between ports in Canada without obtaining a coasting trade licence. This amendment is expected to address the current shortage of containers available for export and help alleviate some of the strains on the surface transportation system as they are currently repositioned by rail or truck within Canada. This change is expected to enhance the efficiency of Canada's supply chain and the benefit of Canadian companies and consumers alike.

[*Translation*]

Let me conclude by restating that proposals contained in Bill C-49 achieve a balanced and fair approach to support long-term efficiency and investment in our transportation system. Ultimately, we need the system to meet the demands of today's and tomorrow's economy so that we can keep Canada's travellers and cargo moving efficiently and safely. Passage of this bill as soon as possible would represent a critical milestone in achieving tangible improvements to our national transportation system that will benefit Canadians for decades to come.

I now look forward to taking your questions, but I realize that following testimony by other witnesses, you may have additional questions. If that is the case, I would like to offer to reappear prior to clause-by-clause to offer supplementary comments, if you wish. Thank you, and I am now ready to answer your questions.

[*English*]

The Chair: Thank you very much for that offer, minister. I have a vast list of questioners here, so we will begin.

Senator Plett: I won't even ask if I can go on a second round. I will try to get my questions asked in a timely manner.

Minister, thank you for being here. I am sure you know what my questions will be about. They are around grain transportation, specifically interswitching.

l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, qui établiront un mécanisme de recouvrement des coûts offrant plus de souplesse aux aéroports afin qu'ils puissent améliorer leurs opérations. Une fois ces mécanismes en place, les aéroports pourraient conclure des accords de recouvrement des coûts avec l'ACSTA pour des services de contrôle nouveaux ou supplémentaires qui assureraient la sûreté du transport aérien.

Enfin, les modifications proposées à la Loi sur le cabotage permettraient aux navires de toutes immatriculations de repositionner des conteneurs vides qu'ils possèdent ou louent dans les divers ports du Canada sans obtenir une licence de cabotage. Ces modifications permettraient de combler le manque actuel de conteneurs disponibles aux fins de l'exportation et aideraient à alléger certaines des contraintes du réseau de surface, puisque les conteneurs sont actuellement déplacés par train ou par camion au Canada. Ces modifications devraient améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement du Canada et accroître les bénéfices à la fois des entreprises canadiennes et des consommateurs.

[*Français*]

Permettez-moi de conclure en réitérant que les propositions contenues dans le projet de loi C-49 établissent une approche équilibrée et juste pour soutenir l'efficacité et les investissements à long terme de notre réseau de transport. Nous avons besoin d'un réseau qui répond aux exigences de l'économie d'aujourd'hui et de demain afin de transporter les voyageurs et les marchandises au Canada avec efficacité et en toute sécurité. L'adoption de ce projet de loi le plus tôt possible représenterait une étape critique dans la réalisation des améliorations tangibles à notre réseau de transport national lesquelles profiteront aux Canadiens au cours des décennies à venir.

J'attends avec intérêt de répondre à vos questions. Je suis conscient que, à la suite des témoignages d'autres témoins, il se peut que vous ayez des questions complémentaires. Si c'est le cas, je vous offre de témoigner de nouveau préalablement à l'étude article par article afin de vous faire part de commentaires supplémentaires, si vous le souhaitez. Je vous remercie et je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

[*Traduction*]

Le président : Nous vous remercions de votre offre, monsieur le ministre. La liste des intervenants est longue, alors nous allons commencer.

Le sénateur Plett : Je ne vais même pas demander s'il y aura une deuxième série de questions. Je vais tenter de poser toutes mes questions rapidement.

Monsieur le ministre, nous vous remercions de votre présence. Je suis certain que vous savez sur quoi porteront mes questions. Elles visent le transport des grains et, de façon particulière, l'interconnexion.

The current wording in proposed subsection 129(1) has to do with giving a shipper access to the nearest competing rail line, but this would be of little to no value if the nearest interswitch takes traffic in the wrong direction of the shipment's final destination, if the nearest interchange does not have the capacity to take on the size of the shipment or if the nearest competing rail company does not have rail lines running the full distance to the shipment's final destination.

Bill C-49 stipulates in proposed paragraph 129(3)(a) that a shipper may not obtain a long-haul interswitch if a competing rail line is within a distance of 30 kilometres. Sending a shipment in the wrong direction is cost-prohibitive, which makes the interswitch in that case useless.

You have said already in your comments that there will probably be people who support the bill and acknowledge that they may want to make some changes. I know these concerns have been raised with your department, with a possible proposed solution being to add the wording:

. . . in the reasonable direction of the traffic and its destination . . .

— to both sections. This language already exists in the legislation in 136.1 for other purposes and could easily be applied here.

Minister, would you be amenable to such an amendment? If not, what is your rationale?

Mr. Garneau: Recalling my speech, one of the things I mentioned was that this bill has been crafted to be fair and balanced. There are a great many steps that have been taken with respect to shipper demands, and I enumerated them during my speech.

With respect to LHI specifically, there has been a requirement for a long time to address the issue of captive shippers. Captive shippers are, in some cases, grain farmers, but in many cases they are shippers of other commodities that are located in sometimes remote parts of the country but that contribute in an important manner to the economy of this country, whether in the forest industry or the mining industry. When I say “captive shippers,” I mean that they are captive to one single line.

It was felt absolutely essential that we re-examine the concept of interswitching to allow a greater level of competition for these captive shippers. As I said, that includes grain farmers. That is why the LHI measures go out to 1,200 kilometres and apply in all provinces and to all commodities. It is 1,200 kilometres or 50 per cent of total trajectory, whichever is greater.

La formulation actuelle du paragraphe 129(1) proposé a trait à l'accès de l'expéditeur à la compagnie de chemin de fer concurrente la plus proche, mais cela a peu de valeur — sinon aucune — si l'interconnexion la plus proche va dans le sens contraire de la destination finale du chargement, si le lieu de correspondance le plus proche n'a pas la capacité nécessaire pour prendre le chargement en raison de sa taille ou si les voies ferrées de la compagnie de chemin de fer concurrente la plus proche ne se rendent pas à la destination finale du chargement.

À l'alinéa 129(3)a proposé, le projet de loi C-49 énonce que l'expéditeur ne peut demander un arrêté d'interconnexion de longue distance si la compagnie de chemin de fer concurrente se trouve dans un rayon de 30 kilomètres. Il s'avère très coûteux d'envoyer le chargement dans le mauvais sens, ce qui rend l'interconnexion inutile dans ce cas.

Vous avez dit dans vos commentaires qu'il y aurait probablement des gens qui appuieraient le projet de loi et vous avez reconnu qu'ils voudraient peut-être y apporter des modifications. Je sais qu'on a soulevé ces préoccupations auprès de votre ministère et qu'on a proposé d'ajouter les mots suivants :

[...] dans la direction la plus judicieuse de l'origine à la destination [...]

... aux deux dispositions. On utilise déjà ce libellé à d'autres fins dans le projet de loi, à l'article 136.1, et on pourrait facilement l'utiliser ici.

Monsieur le ministre, accepteriez-vous une telle modification? Dans la négative, quelle serait votre explication?

M. Garneau : Si je reviens à mon discours, l'une des choses que j'ai dites, c'est que le projet de loi avait été rédigé de manière juste et équilibrée. Nous avons pris de nombreuses mesures relatives aux demandes des expéditeurs, que j'ai énumérées pendant mon discours.

En ce qui a trait à l'interconnexion de longue distance, on demande depuis longtemps d'aborder la question des expéditeurs captifs. Dans certains cas, ce sont des producteurs de grains, mais dans de nombreux cas, ils expédient d'autres produits qui sont parfois situés dans des régions éloignées du pays, mais qui contribuent de manière importante à notre économie, que ce soit dans le secteur forestier ou dans le secteur minier. Lorsque je parle des expéditeurs captifs, je fais référence aux expéditeurs qui ne peuvent utiliser qu'une seule ligne.

On jugeait qu'il était absolument essentiel de réévaluer le concept de l'interconnexion afin de permettre une plus grande concurrence pour ces expéditeurs captifs. Comme je l'ai dit plus tôt, cela comprend les producteurs de grains. Voilà pourquoi les mesures relatives à l'interconnexion de longue distance visent 1 200 kilomètres et s'appliquent dans toutes les provinces et à

We believe that these measures, over time, when they are actually used, will turn out to be advantageous for the vast majority of shippers in this country of different commodities. That is what motivated us to come forward with the concept of long-haul interswitching.

Senator Plett: You say “the vast majority” when you could easily have made a small change and it probably would include almost 100 per cent.

I was the proud sponsor of Bill C-30, the Fair Rail for Grain Farmers Act, in our government. You extended that, agreeing that it was a good bill at the time.

Because interswitching provisions are so time-sensitive — and you’ve spoken to me and others about the time-sensitive issue, especially as far as grain farmers are concerned — why did the government not make these changes through regulations? Why are they being thrown into an omnibus bill with so many other controversial provisions? If this had been a bill solely about interswitching, the Senate could easily have had this examined and passed in a timely manner, but it would be absurd to assume that we would be able to get through a bill that amends, as Senator Mercer said the other day in the chamber “13 acts of Parliament in a few days.”

Minister, what is the rationale for jeopardizing the timely passage of these important interswitching provisions by lumping them into an omnibus bill? Why didn’t you either bring in a separate bill for the grain farmers or simply extend Bill C-30 so we could give this some timely consideration and not be jeopardizing the shipments our farmers are anxious to get out there?

Mr. Garneau: You have touched upon two points here. Bill C-30, the Fair Rail for Grain Farmers Act, was always intended to be an interim bill. It was brought in as a result of the situation that existed in that famous winter of 2013-14. It was intended as a temporary bill and had a number of measures within it but, unfortunately, the previous government did not address the issue of a long-term solution. Our government decided the time had come to address this with a long-term solution that would fix problems that had existed for decades. Again, unfortunately, that job was not done by the previous government. We decided to undertake it, after massive amounts of consultation.

With respect to the omnibus nature of the bill, this is a bill whereby 90 per cent of the amendments being proposed in this bill relate to one act, the Canada Transportation Act. Yes, it is a

tous les produits. C’est 1 200 kilomètres ou 50 p. 100 du trajet total, selon le plus élevé des deux.

Nous croyons que, au fil du temps, lorsqu’elles seront utilisées, ces mesures seront avantageuses pour la grande majorité des expéditeurs de divers produits au pays. C’est ce qui nous a motivés à créer le concept de l’interconnexion de longue distance.

Le sénateur Plett : Vous dites « la grande majorité » alors que, en apportant une petite modification, on pourrait probablement inclure la totalité des expéditeurs.

J’étais le fier parrain du projet de loi C-30, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain de notre gouvernement. Vous aviez convenu qu’il s’agissait d’un bon projet de loi à l’époque et vous en avez élargi la portée.

Si les dispositions relatives à l’interconnexion sont si urgentes — et vous nous avez parlé, à moi et à d’autres, de cette urgence, surtout pour les producteurs de grains —, pourquoi le gouvernement n’a-t-il pas apporté ces modifications par l’entremise d’un règlement? Pourquoi les intègre-t-il à un projet de loi omnibus qui comprend de nombreuses autres dispositions controversées? Si la mesure législative visait uniquement l’interconnexion, le Sénat aurait pu facilement l’étudier et l’adopter rapidement, mais il serait absurde de présumer que nous pourrions passer à travers un projet de loi qui vise à modifier 13 lois du Parlement en quelques jours seulement, comme l’a fait valoir le sénateur Mercer.

Monsieur le ministre, pour quelle raison avez-vous compromis l’adoption en temps opportun de ces importantes dispositions sur l’interconnexion en les intégrant à un projet de loi omnibus? Pourquoi n’avez-vous pas présenté un projet de loi distinct pour les producteurs de grains ou n’avez-vous tout simplement pas élargi la portée du projet de loi C-30 de sorte que nous puissions étudier la question de manière opportune sans nuire à la capacité de nos agriculteurs d’expédier leurs produits?

M. Garneau : Vous abordez deux sujets. Le projet de loi C-30, la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain, s’est toujours voulu un projet de loi intérimaire. Il a été présenté pour répondre à la situation qui régnait lors du fameux hiver 2013-2014. Il se voulait un projet de loi temporaire et comptait plusieurs mesures, mais malheureusement, le gouvernement précédent ne visait pas une solution à long terme. Notre gouvernement a décidé qu’il était temps de trouver une solution à long terme qui permettrait de régler des problèmes qui durent depuis des décennies. Encore une fois, malheureusement, le gouvernement précédent n’avait pas fait ce travail. Nous avons décidé de le faire, à la suite de nombreuses consultations.

Quant au caractère omnibus du projet de loi, il convient de souligner que 90 p. 100 des modifications proposées dans ce projet de loi sont liés à une seule loi, la Loi sur les transports au

big act, but 90 per cent of what is in here relates to that. Several other acts will have consequential amendments as a result of it.

As you know, I have come out with my vision document for all of transportation, Transportation 2030. I have a responsibility to address a whole host of transportation issues. Moreover, as you know, David Emerson did his Canada Transportation Act review. He worked hard with four other people and came up with 60 recommendations. Some of those recommendations will be coming. In addition to having four acts that I am also sponsoring that will come your way next year, there is a great deal of work to be done in transportation.

However, again, these are immediate requirements, 90 per cent of which are amendments to a single act. It does not make any sense to split this into a whole bunch of separate pieces of legislation. We will never get anything accomplished in terms of all of the objectives we have to accomplish. As I say, 90 per cent of them deal with the Canada Transportation Act. That is the reason we decided to present this as one act.

It is our hope that it will be in place in an expeditious manner after the Senate has considered it and decided what to do, so that it will fill a gap I know grain farmers and shippers are anxiously awaiting, to fill the vacuum left by the fact that Bill C-30 expired on August 1.

Senator Plett: Would you be amendable to the amendment that I've suggested?

Mr. Garneau: I would not be amenable to it because we have in place measures that will take care of the situation, I think for decades to come, and the more important priority is to deal with this new bill and this new legislation as quickly as possible.

Senator Bovey: Thank you, minister, for being with us. I am going to change the channel to video cameras, if I may.

Mr. Garneau: Sure.

Senator Bovey: I very much appreciate that you recognize the balance between safety and privacy, and I think everybody is certainly concerned about safety issues, especially in light of some of the instances that have happened in the last few years.

I understand that railways in Britain have the video recorders in the cabs of the locomotives. I am concerned about the privacy aspect of it. As you talk about the balance through the bill, balancing safety and privacy, I wonder, Mr. Minister, if you

Canada. Certes, c'est une loi majeure, mais 90 p. 100 de ce qu'on retrouve ici se rapporte à cette loi, et cela entraînera des modifications corrélatives à diverses autres lois.

Comme vous le savez, j'ai publié mon document d'orientation pour l'ensemble du secteur des transports, Transports 2030. Mon mandat porte sur un large éventail d'enjeux liés aux transports. En outre, comme vous le savez, M. David Emerson a procédé à un examen de la Loi sur les transports au Canada. En collaboration avec quatre autres personnes, il a travaillé avec acharnement et a présenté 60 recommandations, dont certaines seront mises en œuvre. Outre les quatre autres projets de loi que je parraine et dont vous serez saisis l'an prochain, il reste beaucoup de travail à faire dans le secteur des transports.

Toutefois, encore une fois, on parle ici de satisfaire aux exigences immédiates et 90 p. 100 des modifications sont liés à une seule loi. Il n'est pas logique de diviser cela dans une série de mesures législatives distinctes, car nous ne parviendrions jamais à accomplir tous les objectifs que nous nous sommes fixés. Comme je l'ai indiqué, 90 p. 100 des changements sont liés à la Loi sur les transports au Canada. Voilà pourquoi nous avons décidé de regrouper cela dans une seule mesure législative.

Nous espérons qu'elle entrera en vigueur rapidement, après l'examen et la décision du Sénat. Cela permettrait d'adopter des mesures que les producteurs et les expéditeurs de grain attendent avec impatience, d'après ce que je sais, afin de combler les lacunes découlant de l'expiration des dispositions du projet de loi C-30, le 1^{er} août.

Le sénateur Plett : Seriez-vous favorable à l'amendement que j'ai proposé?

M. Garneau : Je n'y serais pas favorable, car nous avons mis en place des mesures qui régleront le problème pour des décennies à venir, à mon avis. La grande priorité est d'adopter ce nouveau projet de loi et cette nouvelle mesure législative le plus tôt possible.

La sénatrice Bovey : Merci d'être ici, monsieur le ministre. Si vous le permettez, j'aimerais maintenant parler des caméras vidéo.

M. Garneau : D'accord.

La sénatrice Bovey : Je suis très heureuse que vous reconnaissiez l'équilibre nécessaire entre la sécurité et la protection de la vie privée. Je suis certaine que les questions de sécurité préoccupent tout le monde, surtout à la lumière de certains incidents qui se sont produits ces dernières années.

Je sais que les transporteurs ferroviaires du Royaume-Uni ont installé des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives et ce qui me préoccupe, à cet égard, ce sont les questions de protection de la vie privée. Puisque vous parlez de l'équilibre omniprésent

would be amenable to an amendment that would really tighten that balance and make it clearer in the legislation that the use of the material gathered from the video cameras can only go to the Transportation Safety Board.

Mr. Garneau: I would welcome the opportunity to respond to this question, but I want to be clear that Bill C-49 clearly makes LVVR data privileged information under the Transportation Safety Board Act, and this means that, by law, it cannot be communicated or used for any purposes other than those authorized by law, including accident investigation by the TSB. Bill C-49 expressly forbids the use of the data for disciplinary measures other than to address a threat to safety. With respect to privacy, we will have in place very robust measures to ensure the privacy of the employees is respected. I can expand on that if you wish.

However, I want to point out something, because I want to make sure that that the context in which we are implementing this is fully understood. As you know, the Transportation Safety Board has been asking since 2003 that we put locomotive video and voice recorders in our locomotives. Why? Because they feel this is extremely important to ensure the safety of our railway system, whether it's passenger or freight.

You have probably heard me say a thousand times how rail safety is my number one priority. I certainly say it at every opportunity in the House of Commons. In 2016, there were 1,035 rail incidents reported to the TSB. This is in 2016. You may not hear about it, but I hear about it every single day through our situation centre, control centre, where we hear about every incident that occurs. Many of them occur in yards and are minor in nature in the sense that no lives are lost or no damage is done, although sometimes that does happen as well. But that is a very large number. I feel very strongly that our rail system is not safe enough in this country.

It's not just because I'm motivated by what happened in Lac-Mégantic or other places like Gogama. Freight trains accounted for about 32 per cent of all trains involved in rail accidents or incidents in 2016, and about 6 per cent occurred with passenger trains. In 2016, there were five main track collisions — far too many in my opinion — and a total of 63 main track derailments occurred. There are a lot of derailments unfortunately in this country, sometimes with severe consequences. In 2016, there were 10 main track derailments involving dangerous goods.

entre la sécurité et la protection de la vie privée dans l'ensemble du projet de loi, je me demande, monsieur le ministre, si vous seriez favorable à un amendement visant réellement à renforcer cet équilibre et à rendre encore plus clair, dans la mesure législative, que seul le Bureau de la sécurité des transports est autorisé à utiliser les enregistrements des caméras vidéo.

M. Garneau : Je serai heureux de répondre à cette question, mais je tiens à préciser que le projet de loi C-49 indique clairement qu'au terme de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, les données des EAVL sont des renseignements protégés. Cela signifie qu'en vertu de la loi, ces renseignements ne peuvent être communiqués ou utilisés à des fins autres que celles autorisées par la loi, notamment les enquêtes sur les accidents menées par le BST. Le projet de loi C-49 interdit expressément l'utilisation des données à des fins disciplinaires, sauf pour traiter un risque pour la sécurité ferroviaire. En ce qui concerne la protection de la vie privée, nous mettons en place des mesures très rigoureuses pour veiller au respect de la vie privée des employés. Je peux vous en parler davantage si vous le souhaitez.

Je tiens toutefois à apporter une précision, parce que je tiens à m'assurer que le contexte dans lequel nous mettons en œuvre cette mesure législative est pleinement compris. Comme vous le savez, le Bureau de la sécurité des transports réclame depuis 2003 l'installation d'enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives. Pourquoi? Parce que le BST estime qu'il est primordial d'assurer la sécurité de notre réseau ferroviaire, qu'il s'agisse de transport de passagers ou de marchandises.

Vous m'avez probablement entendu répéter 1 000 fois que la sécurité ferroviaire est ma priorité absolue. Je profite certainement de toutes les occasions de le dire à la Chambre des communes. En 2016, 1 035 accidents ferroviaires ont été signalés au BST. On parle de 2016 seulement. Vous n'en entendez peut-être pas parler, mais j'en entends parler tous les jours par l'intermédiaire du Centre d'intervention, le centre de contrôle, auquel sont signalés tous les incidents qui se produisent. Beaucoup de ces incidents se produisent dans les gares de triage; ce sont des incidents d'ordre mineur, en ce sens qu'ils n'entraînent aucune perte de vie ni aucun dommage matériel, même si cela peut se produire aussi. Il s'agit toutefois d'un nombre très élevé. J'estime que le système ferroviaire du pays n'est pas assez sécuritaire.

Ma motivation n'est pas seulement liée à ce qui s'est produit à Lac-Mégantic ou ailleurs, comme à Gogama. Quelque 32 p. 100 des accidents ou des incidents ferroviaires survenus en 2016 étaient liés à des trains de marchandises, et près de 6 p. 100 mettaient en cause des trains de passagers. En 2016, il y a eu cinq collisions sur des voies principales — beaucoup trop, à mon avis — et 63 déraillements sur des voies principales. On compte malheureusement beaucoup de déraillements au pays et les conséquences sont parfois très graves. En 2016, il y a eu

There are a lot of dangerous goods carried, as you know, senator, across our country. It's part of our economy. Action-related factors, which is the TSB's euphemism for human factors, accounted for 30 per cent of assigned factors in 2016 compared to 19 per cent for the five-year average. This is the TSB telling us this.

The TSB put the need for LVVR on our trains on their watch list. I don't know if you know what the watch list is, but the TSB has their top 10, and when they put it on the watch list, it means these are the top 10 concerns that they have with respect to safety. We all respect their enormous professionalism and the work that they do. For that reason, it has to be taken very seriously. They asked for it in 2003. Finally, in 2014, they said, "We are putting it on our watch list because you need to take action." That is what we have done.

Now, we are cognizant of the fact that there are two considerations that must be uppermost in our mind. The first is to ensure that privacy will be respected. The second is that when these video voice recordings are examined — I'm talking about when the TSB decides they are not going to investigate, because 97 per cent of incidents and accidents that are reported to them are not investigated by them, and yet we need to look at them — these will not be usable for disciplinary purposes.

I believe that we have, in the way we have crafted this bill and the regulations that will follow, addressed both of those concerns.

Senator Bovey: May I ask one quick follow up?

The Chair: That was a long —

Mr. Garneau: Well, there is some background. It's my fault; I'm sorry for talking so much.

The Chair: I'm not blaming anybody. It's a complicated issue, as we all know. Go ahead, Senator Bovey.

Senator Bovey: Are the regulations in draft form now?

Mr. Garneau: No, they are not. First of all, we need to pass this bill. Second, we know how we're going to craft them.

Let me say one other thing about regulations, which is different from legislation. When legislation is adopted by yourselves and it gets Royal Assent, it's the law. Regulations have every bit as much power in terms of the law but have one additional benefit. They go through the gazetting process. They go through *Canada Gazette I*. There is extensive opportunity for comment on the proposed regulations before they become the

10 déraillements sur des voies principales impliquant des marchandises dangereuses. Comme vous le savez, sénatrice, il se transporte beaucoup de marchandises dangereuses au pays. Cela fait partie de notre économie. Les facteurs liés à la prise de décision — l'euphémisme qu'emploie le BST pour désigner les facteurs humains — représentaient 30 p. 100 des facteurs assignés en 2016, comparativement à la moyenne quinquennale de 19 p. 100. Ce sont les données du BST.

Le BST a inscrit l'installation des EAVL à bord des trains sur sa liste de surveillance. Je ne sais pas si vous savez de quoi il s'agit. Le BST établit une liste, appelée liste de surveillance, où figurent ses 10 principales préoccupations en matière de sécurité. Nous avons tous un profond respect pour le remarquable professionnalisme et le travail de cet organisme. Il convient donc de le prendre au sérieux. Le BST a fait cette demande en 2003. Enfin, en 2014, le BST a inscrit cela sur sa liste de surveillance en indiquant que nous devons agir. C'est ce que nous avons fait.

Cela dit, nous sommes conscients que deux facteurs doivent être au centre de nos préoccupations. Le premier est de veiller à la protection de la vie privée. Le deuxième est de veiller à ce que les enregistrements audio-vidéo ne puissent être utilisés à des fins disciplinaires lorsqu'ils seront examinés. Je parle des cas où le BST décidera de ne pas enquêter; 97 p. 100 des incidents et des accidents qui lui sont signalés ne font pas l'objet d'une enquête du BST, mais les enregistrements doivent tout de même être examinés.

Je pense que nous avons réussi à tenir compte de ces deux préoccupations dans l'élaboration du projet de loi et de la réglementation à venir.

La sénatrice Bovey : Puis-je poser une petite question complémentaire?

Le président : C'était une longue...

M. Garneau : Eh bien, j'ai présenté le contexte. C'est ma faute; je suis désolé d'avoir parlé si longtemps.

Le président : Je ne blâme personne. C'est un enjeu complexe, comme nous le savons tous. Allez-y, sénatrice Bovey.

La sénatrice Bovey : A-t-on déjà une ébauche des règlements?

M. Garneau : Non; nous devons d'abord adopter ce projet de loi. Deuxièmement, nous avons déjà déterminé la forme qu'ils prendront.

Permettez-moi d'apporter une autre précision au sujet de la réglementation : c'est différent d'une mesure législative. Lorsque nous adoptons un projet de loi et qu'il reçoit la sanction royale, il devient loi. La réglementation a autant de poids juridique, mais présente un avantage supplémentaire. Elle doit en effet passer par le processus de publication dans la partie I de la *Gazette du Canada*. Cette étape offre une importante occasion de présenter

regulations in Canada, *Gazette II*. We think that's an additional advantage. When you see the regulations, if you have concerns about them, you are able to voice those concerns.

The Chair: We are hoping these committee hearings will be the regulation process for this bill.

[*Translation*]

Senator Dawson: First, I would like to welcome you. I see that you are well accompanied. Under the former chair of this committee, debates did not attract as many spectators. I must congratulate the new chair for having triggered such attendance.

First of all, I'd like to address the notion of urgency. We hear that the bill should be passed before Christmas and that it should come into effect before winter. Bad news: Bill C-49 will not be your Christmas gift this year. We are going to have to set another deadline. What are the most important milestones? I can name one. For instance, under the previous government, there were five Ministers of Transport over eight years, for an average of a year and a half per minister. So you have already gone beyond your time.

I think it is important that we adopt the bill. I made a speech in the house on the importance of the bill, and I am more than happy to see that witnesses are going to appear and that we will be able to ask all our questions. The reality is that this measure is long overdue. These are objectives that previous governments also had. Ms. Borges and Mr. Langlois have been here for at least 10 years.

[*English*]

Senator Tkachuk, Senator Mercer and I have been on this committee long enough to know. We have seen five or six or seven ministers over the last 10 years. I think it's urgent. But what now? Since it's not Christmas, it's not winter — I want to have as many witnesses as we can. What would be a reasonable delay for accepting this bill?

Mr. Garneau: The only answer I can give you is as soon as possible after you have done your work. Needless to say, there is a host of stakeholders out there waiting for it. They will tell you in some cases that they would love to see it right away. You must do your work, but there are stakeholders in the grain farmer and shipping community. This year turns out to be a good year for grain. Stats Canada showed us that it's better than last year, and last year was a very good year. They are anxious to have the new rules in place. I'm talking about things like reciprocal penalties and definitions of "adequate and suitable service" —

des observations sur les projets de règlements avant qu'ils ne deviennent des règlements officiels publiés dans la partie II de la *Gazette du Canada*. Nous sommes d'avis qu'il s'agit d'un avantage supplémentaire, car cela vous donne la possibilité d'exprimer vos préoccupations, le cas échéant, après consultation des règlements proposés.

Le président : Nous espérons que les délibérations du comité serviront à établir la réglementation connexe à ce projet de loi.

[*Français*]

Le sénateur Dawson : Premièrement, j'aimerais vous souhaiter la bienvenue. Je vois que vous êtes bien accompagné. Sous l'ancien président de ce comité, les débats n'attiraient pas autant de spectateurs. Je dois féliciter le nouveau président d'avoir accueilli une telle assistance.

D'abord, la notion d'urgence m'interpelle. On dit que le projet de loi doit être adopté avant Noël, qu'il doit entrer en vigueur avant l'hiver. Mauvaise nouvelle : le projet de loi C-49 ne sera pas votre cadeau de Noël cette année. On devra prévoir une autre date butoir. Quelles sont les échéances les plus importantes? Je peux vous en donner une. Par exemple, sous l'ancien gouvernement, il y a eu cinq ministres des Transports en huit ans, pour une moyenne d'un an et demi par ministre. Vous avez donc déjà dépassé votre temps.

Je pense qu'il est important qu'on adopte le projet de loi. J'ai prononcé un discours à la Chambre sur l'importance du projet de loi, et je suis plus qu'heureux de voir que des témoins comparaitront et que nous pourrions leur poser toutes nos questions. La réalité est que cette mesure est plus que due. Ce sont des objectifs que les gouvernements antérieurs ont visés. Mme Borges et M. Langlois sont ici depuis au moins 10 ans.

[*Traduction*]

Le sénateur Tkachuk, le sénateur Mercer et moi siégeons à ce comité depuis assez longtemps pour le savoir. Nous avons vu cinq, six ou sept ministres au cours des dix dernières années. Je pense que c'est urgent. Où en sommes-nous? Puisque nous ne sommes pas encore à Noël ni à l'hiver... Je souhaite que nous entendions le plus grand nombre de témoins possible. Quel serait un délai raisonnable pour l'adoption de ce projet de loi?

M. Garneau : La seule réponse que je puisse vous donner est la suivante : le plus tôt possible après que vous aurez fait votre travail. Il va sans dire que de nombreux intervenants du milieu l'attendent avec impatience. Certains vous diront qu'ils aimeraient qu'il soit adopté immédiatement. Vous devez faire votre travail, mais il faut aussi tenir compte des producteurs et des expéditeurs de grain. Il se trouve que le secteur du grain connaît une excellente année. Les données de Statistique Canada indiquent que les résultats sont meilleurs que l'an dernier, qui était déjà une très bonne année. Les gens attendent avec impatience la mise en œuvre des nouvelles règles. Je parle de

those kinds of things, the greater transparency that this bill will bring. There are a whole host of things.

I will even tell you that, because of the provisions of maintaining the MRE but loosening it up, the railways are thinking of making some investments in rolling stock. That is extremely good news, because this has the potential of being good for the united steel workers in this country, who could have a chance to participate in these things.

In terms of the passenger bill of rights, there are a lot of Canadians who are hoping to see this in place as soon as possible. Of course, the CTA will have to do its work if this bill gets Royal Assent. They are anxious to see this as soon as possible.

The start-up companies that may decide to come forward with an ultra-low-cost carrier in this country, now that the foreign investment ceiling is at 49 per cent, could decide to come in as soon as that becomes legislation. Those who want to improve the safety of our railways — and that's me — would like to see the provisions related to LVVR put in place. Some airports will avail themselves of the measures that are offered with respect to additional CATSA facilities so they can reduce waiting times in airports.

I would say there are a lot of stakeholders out there that are anxious to see it as soon as possible, after you have done your work.

Senator Dawson: Like Senator Tkachuk, I have also been lobbied much more than I have ever been in the past. Having been a former lobbyist myself, I know what that's about.

I have a technical question that was debated when I was briefed. It's about an accident in Burlington where the LVVR became helpful. Can you elaborate on that accident? Why does security transport think it's important to have LVVRs?

Mr. Garneau: That is an accident, unfortunately. It was a VIA Rail service. This train, for reasons unknown, derailed. It was going at a certain speed and derailed, and the three VIA Rail employees who were in the locomotive all died and 45 people were injured. There was fuel spillage. There were a number of things. We believe this is certainly a good example where, if LVVR had been in the locomotive, we would have understood what actually happened. There were three of them in the locomotive, and yet they disregarded the signals in front of them, with tragic consequences.

choses comme les pénalités réciproques et la définition d'un « service adéquat et convenable », entre autres, et de la transparence accrue que favorisera ce projet de loi. Il y a une multitude de choses.

Je dirais même qu'en raison des dispositions visant le maintien du RAM, mais avec des assouplissements, les compagnies de chemin de fer songent à investir dans le matériel roulant. C'est une excellente nouvelle, car cela pourrait représenter des emplois pour les membres des Métallurgistes unis du pays.

Quant à la déclaration des droits des passagers, beaucoup de Canadiens espèrent qu'elle sera mise en œuvre le plus tôt possible. L'OTC devra évidemment faire son travail si ce projet de loi obtient la sanction royale. Les gens espèrent que ce soit fait le plus tôt possible.

Maintenant que le plafond pour les investissements étrangers est établi à 49 p. 100, des entreprises en démarrage pourraient décider de lancer un transporteur à très faible coût sur le marché canadien, et ce, dès l'entrée en vigueur de la loi. Ceux qui prônent l'amélioration de la sécurité de nos réseaux ferroviaires — j'en suis — aimeraient que les dispositions sur les EAVL soient mises en œuvre. Certains aéroports voudront se prévaloir des mesures offertes relativement à l'ajout d'installations de l'ACSTA afin de réduire les temps d'attente dans les aéroports.

Je dirais que beaucoup d'intervenants espèrent que cela sera adopté le plus tôt possible, lorsque vous aurez fait votre travail.

Le sénateur Dawson : À l'instar du sénateur Tkachuk, j'ai aussi fait l'objet de pressions plus que jamais auparavant. En tant qu'ancien lobbyiste, je sais de quoi il en retourne.

J'ai une question technique qui a fait l'objet de discussions lors d'une séance d'information à laquelle j'ai participé. Cela concerne un accident qui a eu lieu à Burlington pour lequel les EAVL ont été utiles. Pouvez-vous nous parler de cet accident? Pourquoi le BST considère-t-il qu'il est important d'avoir des EAVL?

M. Garneau : C'était un accident malheureux mettant en cause un train de VIA Rail. Ce train a déraillé pour des raisons qui nous sont inconnues. Il allait à une certaine vitesse et il a déraillé. Les trois employés de VIA Rail qui étaient à bord de la locomotive sont décédés et 45 personnes ont été blessées. Il y a eu un déversement de carburant, entre autres choses. Nous considérons qu'il s'agit d'un exemple probant d'un cas où nous aurions pu connaître les circonstances exactes de l'accident si la locomotive avait été dotée d'un enregistreur audio-vidéo. Il y avait trois personnes à bord de la locomotive, mais ils ont tout de même fait fi de la signalisation, avec des conséquences tragiques.

That is an example. I mentioned in my speech a number of other deaths that have occurred where we haven't been able to establish the cause. The TSB has not been able to. The presence in the cab of an LVVR would have helped us not only to understand what happened there but perhaps take measures that would minimize similar incidents occurring in the future.

Senator MacDonald: Thank you, minister, for being here today. I would like to go back to the question regarding LVVRs. I think I have made it fairly clear in the last few weeks that I consider privacy to be a very important element in this debate. The introduction of an LVVR into a locomotive cab is something completely new in Canada. We all travel a lot. I certainly travel a lot. I fly a lot. Why would video recording be necessary in the cab of a locomotive and not in the cockpit of an airplane?

Mr. Garneau: There are many cases in the working world where video cameras are used — increasingly more and more. If you are a bank teller, you are under observation at all times. There are many other examples I could cite. Video is a tool that, in the case of something going wrong, can help to understand what might have caused the accident, incident or the event to happen.

With respect to passenger airlines, there is a voice cockpit recorder. There is no video. But you have to understand two things: one is that the passenger requirement for an event and voice cockpit recorder comes under ICAO, the International Civil Aviation Organization. By the way, there is a similar one in the International Maritime Organization for the bridges of ships where there is a requirement for that.

How does it differ? It differs in a very significant way. When you are on a passenger airline, crossing the ocean or flying over Canada, you are continuously monitored by air traffic control. They know where you are at all times. They direct you. That is a dimension that definitely does not exist within the world of railway operations. That and the voice recorder are two extremely important pieces of information that allow us to recreate incidents. When there have been accidents, there has never been an issue with incomplete information with respect to aircraft incidents.

In the case of trains, unfortunately, the picture is much less complete, and it is important for us to have that complete picture. That is why the TSB, and the NTSB in the United States, have recommended voice and video recorders.

C'est un exemple. Dans mon exposé, j'ai mentionné plusieurs autres accidents avec décès dont nous n'avons pu établir la cause. Le BST n'y est pas parvenu. Avoir un EAVL à bord ne nous aurait pas seulement permis de comprendre ce qui s'est produit; cela nous aurait peut-être aidés à prendre des mesures visant à minimiser le risque que des incidents semblables se reproduisent.

Le sénateur MacDonald : Monsieur le ministre, je vous remercie d'être ici aujourd'hui. J'aimerais revenir à la question sur les EAVL. Je crois avoir clairement indiqué ces dernières semaines l'importance que j'accorde à la protection de la vie privée dans ce débat. L'installation d'enregistreur audio-vidéo dans la cabine des locomotives est quelque chose de totalement nouveau au Canada. Nous voyageons tous beaucoup. C'est certainement mon cas; je prends souvent l'avion. Pourquoi serait-il nécessaire d'installer des appareils d'enregistrement vidéo dans la cabine d'une locomotive et non dans le poste de pilotage d'un avion?

M. Garneau : Dans le monde du travail, les caméras vidéo sont utilisées de plus en plus. Par exemple, si vous êtes caissier dans une banque, vous êtes sous surveillance en tout temps. Je pourrais vous donner beaucoup d'autres exemples. Les enregistreurs vidéo peuvent aider à comprendre la cause d'un accident, d'un incident ou d'un événement.

Les appareils des sociétés de transport aérien de passagers sont équipés d'un enregistreur de conversations de poste de pilotage, mais n'ont pas de caméra vidéo. Cela dit, vous devez comprendre deux choses. Premièrement, les exigences applicables aux transporteurs aériens de passagers en ce qui concerne les incidents et les enregistreurs de conversations de poste de pilotage relèvent de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale. En passant, l'Organisation maritime internationale a des exigences semblables pour les passerelles de navigation des navires.

En quoi est-ce différent? La différence est très importante. Le transporteur aérien de passagers qui effectue des vols transocéaniques ou des vols dans l'espace aérien canadien est sous la surveillance constante du système de contrôle aérien. Donc, les contrôleurs aériens savent où vous êtes en tout temps et vous donnent des directives. Cela n'existe pas dans le domaine du transport ferroviaire. Les données du contrôle aérien et de l'enregistreur de conversations sont deux éléments importants qui permettent la reconstitution des incidents. Dans le cas des accidents d'avion, la question des informations incomplètes ne s'est jamais posée.

Malheureusement, dans le cas des trains, le portrait est beaucoup moins complet, alors qu'il est important d'avoir un portrait complet. Voilà pourquoi le BST et le NTSB des États-Unis ont recommandé l'installation d'enregistreurs audio-vidéo.

Senator MacDonald: Mr. Minister, with respect, I don't really think you answered the question. It's important that somebody knows where an airplane is all the time, but it doesn't necessarily make it safer in the sky or in the cockpit.

Again, in your remarks, you mentioned there is no question there are privacy implications with the use of locomotive voice and video recorders. You later say that it works hand in hand with existing privacy legislation to protect employees' privacy. Then you later said that the proposed LVVR regime will also allow Transport Canada to conduct oversight and take enforcement action against companies that misuse the LVVR data. It seems like even in your remarks, you were telegraphing that there will be an opportunity to misuse this data and to apply it to blue-collar workers in the workplace. If you put a camera in somebody's face or over their shoulder, it is hard for me to think you are protecting their privacy. I believe the only way to protect privacy is to observe it.

I go back to the question: If a voice cockpit recorder is adequate in an airplane, with a black box, why wouldn't the same technology be adequate in the cab of a locomotive?

Mr. Garneau: Because we need to have the complete picture of the situation. I'm going to pass this to my Associate Deputy Minister, but at the moment, we do not have that picture. When we're talking about a train that is 10,000 feet long and filled with dangerous materials, it is important that we have a full picture of the situation. That is why the Transportation Safety Board has recommended that we need to have LVVRs in our trains.

With respect to the protection of the data, as you know, that data is not broadcast out of the train. It stays in the black box in the train. It's encrypted data, as well, and it can only be used under very specific, prescribed conditions: Either there is an incident or an accident and the TSB decides to investigate; or the TSB decides not to investigate but it has been reported to them that this incident has occurred, and there are very prescribed conditions under which that will be examined.

You would want us to be as safe as possible on our railway system.

Senator MacDonald: Of course.

Mr. Garneau: I certainly want to be as safe as possible. But I am totally, 100 per cent satisfied.

Le sénateur MacDonald : Monsieur le ministre, je dirais respectueusement que vous n'avez pas vraiment répondu à la question. Il est certes important de connaître en tout temps la position d'un avion, mais cela n'assure pas nécessairement une plus grande sécurité pendant le vol ou dans le poste de pilotage.

Encore une fois, vous avez mentionné dans votre exposé qu'il y a sans aucun doute des implications en matière de protection de la vie privée dans l'utilisation des enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Plus tard, vous avez indiqué que cela s'appliquera de concert avec les dispositions existantes sur la protection des renseignements personnels afin de protéger la vie privée des employés. Puis, vous avez indiqué que le régime proposé concernant les enregistreurs permettra également à Transports Canada d'exercer une surveillance et de prendre des mesures d'application de la loi contre les compagnies qui font un mauvais usage des données obtenues grâce aux EAVL. Il semble, même dans votre exposé, que vous anticipiez que ces données puissent être utilisées à mauvais escient et que cela puisse s'appliquer aux travailleurs manuels. J'ai de la difficulté à croire qu'on protège la vie privée des gens en les filmant constamment. Je crois que la seule façon de protéger la vie privée est de la respecter.

Je reviens à la question : si un enregistreur vocal de poste de pilotage est adéquat dans un avion, avec une boîte noire, pourquoi la même technologie ne serait-elle pas adéquate dans la cabine d'une locomotive?

M. Garneau : Nous avons besoin d'avoir le tableau complet de la situation. Je vais laisser le soin à ma sous-ministre déléguée de répondre à cette question, mais pour le moment, nous n'avons pas le tableau complet. Lorsque nous discutons d'un train d'une longueur de 10 000 pieds qui transporte des matières dangereuses, il est important d'avoir le tableau complet de la situation. C'est la raison pour laquelle le Bureau de la sécurité des transports a recommandé que nous devions avoir des EAVL dans nos trains.

En ce qui concerne la protection des données, comme vous le savez, les données ne sont pas divulguées en dehors du train. Elles demeurent dans la boîte noire dans le train. Ce sont également des données chiffrées qui peuvent seulement être utilisées dans des conditions prescrites très précises : que ce soit un incident ou un accident et que le BST décide d'enquêter ou pas, on lui a signalé l'incident, et il y a des conditions très prescrites en vertu desquelles les données seront examinées.

Vous tenez à ce que nous soyons le plus en sécurité possible dans notre réseau ferroviaire.

Le sénateur MacDonald : Bien entendu.

M. Garneau : Je veux certainement être le plus en sécurité possible. Mais je suis satisfait à 100 p. 100.

Why are we putting in a threat of a \$250,000 fine? We want to send a very strong signal. It's not because we're afraid that it's going to happen. It's because we're sending a strong signal to anybody who would think of misusing the data.

Another reason is that in order to improve our safety management system, we allow random segments to be looked at. The important word here is "random." That is not chosen by the railways. It's truly a random process so that no individual can be picked on. And secondly, we have a mechanism for monitoring that this respect of privacy and respect of the non-use for disciplinary purposes will be fully addressed.

I'll turn it over to my associate deputy minister to expand.

Helena Borges, Associate Deputy Minister, Transport Canada: I'll expand a little bit on the air sector. In addition to what the minister mentioned, there's a black box and there is air traffic control controlling the pilot everywhere they are going. We require cockpit voice recorders through a complimentary bill to the Railway Safety Act called the Aeronautics Act and its regulations. In fact, the regime that we have in air does not put in the safeguards that the minister just elaborated on, which are there in the amendments that are proposed under Bill C-49 and would be there under the Railway Safety act.

Today, a company under the Aeronautics Act has no restrictions on how it uses that data. Airlines of different types mostly use it for post-accident investigation, but some of the smaller companies that are actually deploying this on a voluntary basis are using it for air accident avoidance training, for preventing maintenance and things like that.

The other thing I would note is that this is coming to an aircraft near you. The International Civil Aviation Organization is now considering imposing video recorders in cockpits by 2030. The discussions have already been initiated at ICAO, and the member countries of this organization are now considering how they will make this mandatory by 2023.

In the marine sector, it's pretty much the same thing. The voice and video recorders are required by legislation here in Canada, which builds on the international convention under the International Maritime Organization. And again, there are no safeguards in that legislation in terms of how the data is to be protected, yet that data is not misused. People are using it for maintenance and accident avoidance. They are using it for training purposes.

Pourquoi menaçons-nous d'imposer une amende de 250 \$? Nous voulons envoyer un message clair. Ce n'est pas parce que nous avons peur que cette situation se produira. C'est parce que nous communiquons un message clair à tous ceux qui songent à utiliser les données à mauvais escient.

Une autre raison est que pour améliorer notre système de gestion de la sécurité, nous devons autoriser que des segments aléatoires soient examinés. Le terme important ici est « aléatoire ». Le segment n'est pas choisi par la compagnie de chemin de fer. C'est véritablement un processus aléatoire pour que personne ne puisse être ciblé. Deuxièmement, nous avons un mécanisme pour surveiller de façon exhaustive cet aspect de la protection des renseignements personnels et le respect de la non-utilisation à des fins disciplinaires.

Je vais céder la parole à ma sous-ministre déléguée, qui pourra vous en dire plus.

Helena Borges, sous-ministre déléguée, Transports Canada : Je vais fournir plus d'explications sur le secteur aérien. En plus de ce que le ministre a mentionné, il y a une boîte noire et un contrôle de la circulation aérienne qui guide le pilote partout où il va. Nous avons besoin d'enregistreurs vocaux dans le poste de pilotage par l'entremise d'un projet de loi complémentaire à la Loi sur la sécurité ferroviaire qui s'intitule la Loi sur l'aéronautique et des règlements connexes. En fait, le régime que nous avons dans le secteur aérien ne prévoit pas les mesures de protection que le ministre vient de décrire, qui sont les amendements qui sont proposés en vertu du projet de loi C-49 et qui seraient prévus dans la Loi sur la sécurité ferroviaire.

À l'heure actuelle, une entreprise visée par la Loi sur l'aéronautique n'est assujettie à aucune restriction quant à la façon dont elle utilise ces données. Les différentes entreprises de transport aérien utilisent principalement ces données pour mener des enquêtes postérieures à un accident, mais des entreprises de plus petite taille les utilisent sur une base volontaire pour de la formation sur les moyens d'éviter les accidents aériens, l'entretien préventif et ce genre de choses.

Je signalerais également que ce sera mis en place dans un aéronef près de vous. L'Organisation de l'aviation civile internationale envisage maintenant d'imposer l'installation d'enregistreurs vidéo dans les postes de pilotage d'ici 2030. Les discussions ont déjà été entamées à l'OACI, et les pays membres de l'organisation examinent en ce moment comment ils rendront ces appareils obligatoires d'ici 2023.

C'est la même situation dans le secteur maritime. Les enregistreurs audio et vidéo sont exigés par la loi au Canada, qui se fonde sur la convention internationale de l'Organisation maritime internationale. Là encore, il n'y a aucune mesure de protection prévue dans la loi concernant la façon dont les données doivent être protégées. Or, les données ne sont pas utilisées à mauvais escient. Les gens les utilisent pour l'entretien

We have gone out of our way in this bill to make sure that robust protections and safeguards are there for how the data can be accessed and used, how it must be encrypted and the features of how it will be installed in the locomotive so that nobody has access to it frivolously. We think this is a very robust regime — significantly more robust than what exists today in aviation and marine.

Senator Mercer: Thank you for being here. I have a bunch of issues with this bill. I am concerned about the things that aren't in the bill, especially the things that you say are in the bill, for example, the passenger bill of rights. It's talked about all the time and people feel comfortable with it, but it's not there. It's a promise for regulation in the future. If you are talking about it being in, why isn't it there? You talked about the fair rail for grain with Senator Plett, and why isn't that separate as well?

With respect to grain shipments and the sudden urgency, you talked about the reports on this year's crops. Those statistics became available last week, and you expect the Senate to — and then when we ask government if we can split the bill so we can deal with that quickly, the answer is “no” because you want it all in this omnibus bill.

Now, let's continue the discussion on the LVVR for a brief moment. In your own briefing documents, which I have in front of me, it says “companies will be able to use recordings to conduct analysis in order to identify safety concerns as part of the ongoing safety management through random sampling and to determine the cause of a reportable accident incident not being investigated by the Transportation Safety Board.”

Minister, your letter to the presidents of two railways was a nice letter; we were all happy to read it. But I would suggest that it wouldn't stand up in court if it was challenged because it's not in the legislation. You didn't put it in the legislation. You didn't say it in the legislation. After it became controversial, you wrote these letters to the presidents of the railways. But then in your briefing document, you tell me that the company is going to have access to these and can use the recordings to conduct analysis in order to identify safety concerns, and they can do random sampling. How does that protect the privacy of the workers? And if the company is doing that, there needs to be a guarantee that it's not being used for disciplinary measures. Certainly sometimes mistakes happen, but not every mistake warrants

et pour les mesures d'évitement des accidents. Ils les utilisent à des fins de formation.

Nous n'avons ménagé aucun effort dans ce projet de loi pour nous assurer que des mesures de protection sont en place pour établir comment on peut accéder aux données et les utiliser, comment elles doivent être chiffrées et quelles fonctions seront installées dans la locomotive pour que personne ne puisse avoir accès aux données de manière frivole. Nous estimons que c'est un régime très robuste, beaucoup plus robuste que ce qui existe à l'heure actuelle dans les secteurs aérien et maritime.

Le sénateur Mercer : Merci d'être ici. J'ai plusieurs problèmes avec ce projet de loi. Je m'inquiète au sujet des mesures qui ne sont pas prévues dans le projet de loi, et surtout au sujet de celles qui sont dans le projet de loi, dont la déclaration des droits des passagers. On en parle tout le temps et les gens sont à l'aise avec l'idée, mais ce n'est pas dans la loi. C'est une promesse de réglementation dans l'avenir. Si vous dites que c'est dans la loi, pourquoi ce n'est pas le cas? Vous avez parlé du transport ferroviaire équitable pour le grain avec le sénateur Plett, et pourquoi n'est-ce pas distinct également?

En ce qui concerne les expéditions de grains et l'urgence soudaine, vous avez parlé des rapports sur les cultures de cette année. Ces statistiques ont été rendues publiques la semaine dernière, et vous vous attendez à ce que le Sénat... Et quand nous demandons au gouvernement si nous pouvons diviser le projet de loi pour pouvoir l'étudier rapidement, la réponse est non, car vous voulez toutes ces mesures dans ce projet de loi omnibus.

Poursuivons la discussion sur les EAVL brièvement. Dans nos documents d'information, que j'ai devant moi, on peut lire que « les entreprises pourront utiliser les enregistrements pour mener des analyses afin de relever les préoccupations liées à la sécurité dans le cadre d'une gestion continue de la sécurité par l'entremise d'un échantillonnage aléatoire et de déterminer la cause d'un accident ou d'un incident à déclaration obligatoire qui ne fait pas l'objet d'une enquête par le Bureau de la sécurité des transports ».

Monsieur le ministre, vous avez envoyé une belle lettre aux présidents des deux compagnies ferroviaires; nous étions tous ravis de la lire. Mais elle ne passerait pas le test devant les tribunaux s'il y avait contestation, car ce n'est pas dans la loi. Vous n'avez pas incorporé cet élément dans la loi. Ce n'est pas énoncé dans la loi. Après être devenu un sujet controversé, vous avez rédigé ces lettres aux présidents des compagnies ferroviaires. Dans votre document d'information, vous me dites que l'entreprise devrait avoir accès à ces données, qu'elle peut utiliser les enregistrements pour réaliser des analyses afin de cibler des préoccupations liées à la sécurité, et qu'elle peut effectuer des tests aléatoires. Comment cela protège-t-il les renseignements personnels des travailleurs? Et si l'entreprise utilise ces données, il doit y avoir une garantie qu'elles ne seront

discipline from the company but it does require some management of the safety issues.

I'm going to stop on that one. I have one more question, chair.

Mr. Garneau: I'm going to bring in my colleague from the legal side, but you started off with a number of comments. I have never, ever said that the bill of passenger rights is contained in the legislation. I have never, ever said that.

Senator Mercer: The perception is out there, minister.

Mr. Garneau: The perception is out there because it has been created by the media that this will address the issue of a bill of rights. Now, anybody who has read the bill knows that the bill mandates the Canadian Transportation Agency to produce it. That has always been the case, and I have explained it a million times, but the perception is out there.

Senator, you're on this committee. I expect that you know what is in the bill, and the fact that you're telling me that I have created this perception is frankly a little surprising. We decided to take the approach that we took because we feel it is better for the Canadian Transportation Agency to come up with a set of regulations and, over time, should we decide to amend it in any way to make it even better for passengers, we will have flexibility with respect to that. It is flexibility that is not there to the same extent when you legislate the bill.

Unfortunately, certain organizations in this country have found it advantageous to perpetuate the myth that there is nothing there about the bill of rights. There was never supposed to be anything about the bill of rights. The bill of rights will be produced by the Canadian Transportation Agency, exactly the way we prescribed it.

On the issue of having many items in this bill, the omnibus nature of the bill, I believe I addressed that when I answered Senator Plett.

In terms of crops, we receive on a weekly basis, from various different organizations and the railways, the information related to the crops. I brought up the fact that Statistics Canada had come up with the statistics a week or two ago, saying that the crops in their measurement are superior to what had been predicted. I was just providing additional information. In the end, it's neither here nor there in terms of how expeditiously we deal with this bill, but we need to, as efficiently as possible, move the crops in this country.

pas utilisées à des fins disciplinaires. Des erreurs sont parfois commises, et ce ne sont pas toutes les erreurs qui exigent des mesures disciplinaires de la part de l'entreprise, mais il faut une certaine gestion des problèmes de sécurité.

Je vais m'arrêter ici. J'ai une autre question, monsieur le président.

M. Garneau : Je vais demander à mon collègue avocat de vous répondre, mais vous avez commencé par faire quelques observations. Je n'ai absolument jamais dit que la déclaration des droits des passagers se trouvait dans le projet de loi. Je n'ai jamais dit cela.

Le sénateur Mercer : C'est la perception générale, monsieur le ministre.

M. Garneau : Cette perception existe parce qu'elle a été créée par les médias qui ont rapporté que le projet de loi réglerait la question de la déclaration des droits. Maintenant, tous ceux qui lisent le projet de loi savent que le projet de loi prévoit que l'Office des transports du Canada doit la produire. Il en a toujours été ainsi, et je l'ai expliqué un million de fois, mais c'est ce que les gens pensent.

Monsieur le sénateur, vous siégez à ce comité. Je m'attends à ce que vous sachiez ce que prévoit le projet de loi, et le fait que vous me disiez que j'ai créé cette perception est un peu surprenant, à vrai dire. Nous avons décidé d'adopter l'approche que nous avons adoptée parce que nous estimons qu'il est préférable que l'Office des transports du Canada élabore un ensemble de règlements et, avec le temps, si nous décidons de les modifier pour les améliorer pour les passagers, nous aurons la flexibilité de le faire. C'est cette flexibilité qui n'est pas aussi vaste lorsqu'on légifère la déclaration.

Malheureusement, certaines organisations au pays trouvent avantageux de perpétuer le mythe selon lequel il n'y a aucun problème avec la déclaration des droits. Il ne devait jamais y avoir de problème à propos de la déclaration des droits. Elle devra être produite par l'Office des transports du Canada, exactement comme nous l'avons prévu.

En ce qui concerne le fait que le projet de loi contient de nombreuses mesures, le caractère omnibus du projet de loi, je crois que j'ai abordé le sujet lorsque j'ai répondu à une question du sénateur Plett.

Pour ce qui est des cultures, nous recevons chaque semaine des renseignements concernant les cultures de diverses organisations et compagnies ferroviaires. J'ai soulevé le fait que Statistique Canada a présenté les statistiques il y a de cela une semaine ou deux, en soulignant que le rendement des cultures a été supérieur à ce que nous avions prévu. Je ne faisais que fournir des renseignements additionnels. Au final, cela n'a rien à voir avec la rapidité avec laquelle nous étudions le projet de loi,

On LVVR, the issue that you brought up about writing to the presidents of CN and CP was all fine and dandy but didn't have any force, it wasn't intended to have force. It was intended to let them know exactly what our thinking was with respect to it. What will have force will be the regulations.

Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director, Transport Canada: On the issue of whether or not the restriction and the nature of the privilege of the information is in law versus the letter, the amendments that are made to the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act in this bill will clarify, in clear words, that LVVR data, once collected by railways, is privileged. It is privileged to the TSB and privileged by law. The only exceptions that are authorized are those that are specifically expressly set out in the Railway Safety Act, so in order to determine whether or not a use is authorized by law, we need to return to the Railway Safety Act and then look at what uses are specifically authorized by this act. Under the Railway Safety Act, as the minister pointed out in his opening remarks, there are only two potential uses: accident investigation for those accident investigations that the TSB does not investigate and for the purpose of doing analysis for safety management system purposes. Any use beyond those two specifically authorized purposes — and obviously to address a threat — under the Railway Safety Act will be unlawful use by companies or whoever is purporting to use the information.

Senator MacDonald: With respect to the passenger bill of rights — and you are quite correct, minister, it wasn't supposed to be in the bill; it's not in the bill — I think it can be referred to more accurately as a promissory note at the moment as opposed to a bill of rights. However, one of the things indicated was the acceptable time on the tarmac will be increased from 90 minutes to three hours. I am curious, since the bill hasn't been put together yet, why this has been agreed to and what the rationale is for it.

Mr. Garneau: Specifically on the issue of tarmacs, the perception out there is that the rule is now 90 minutes and we are putting it at three hours. The reality is that there is no rule at the moment, and certain airlines in their tariff — that is, their contract with the passenger — have said they will make it 90 minutes. If they want to continue doing that, that is fine with us. From our point of view — and we are falling in line with other countries on this one — we believe that three hours is the limit. During that time, there is a requirement for a standard of service with respect to providing information, food, water, air conditioning and toilet facilities. After three hours, there must be deplaning; otherwise there is a violation of the rule. We chose

mais nous devons transporter le grain au pays le plus efficacement possible.

En ce qui concerne les EAVL, les lettres que vous avez rédigées aux présidents du CN et du CP étaient une belle idée, mais elles n'ont aucune force de loi, et ce n'était pas l'intention. Elles visaient à leur faire connaître votre opinion. Ce sera le règlement qui aura force de loi.

Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé, Transports Canada : Quant à la question de savoir si oui ou non la restriction et la nature confidentielle des renseignements sont prévues dans la loi par opposition à la lettre, les modifications apportées à la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports dans ce projet de loi clarifieront que les données des EAVL, une fois qu'elles sont colligées par les compagnies aériennes, sont confidentielles. Elles sont confidentielles pour le BST et en vertu de la loi. Les seules exceptions qui sont autorisées sont celles qui sont expressément énoncées dans la Loi sur la sécurité ferroviaire, donc pour déterminer si c'est autorisé par la loi ou non, nous devons consulter la Loi sur la sécurité ferroviaire et les utilisations qui sont autorisées. En vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, comme le ministre l'a souligné dans sa déclaration liminaire, il y a seulement deux utilisations potentielles : les enquêtes pour les accidents sur lesquels le BST ne mène pas d'enquête et les analyses aux fins du système de gestion de la sécurité. Toute utilisation au-delà de ces deux fins précisément autorisées — et évidemment pour contrer une menace — en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire constituera une utilisation illégale des renseignements par les compagnies ou toute autre entité qui a l'intention d'utiliser les renseignements.

Le sénateur MacDonald : En ce qui concerne la déclaration des droits des passagers — et vous avez tout à fait raison, monsieur le ministre, qu'elle n'est pas censée être dans le projet de loi, et ne l'est pas —, je pense qu'elle peut être qualifiée plus exactement de billet à ordre pour l'instant plutôt que de déclaration des droits. Cependant, il a été question de faire passer le délai acceptable sur le tarmac de une heure trente à trois heures. Je suis curieux de savoir, puisque le projet de loi n'a pas encore été élaboré, pourquoi cette mesure a été approuvée.

M. Garneau : En ce qui concerne les tarmacs, on pense que le délai est maintenant de une heure trente minutes et que nous allons le faire passer à trois heures. Le fait est qu'il n'y a pas de règle à l'heure actuelle, et certaines compagnies aériennes dans leur tarif — à savoir leur contrat avec le passager — ont dit qu'elles respecteront le délai de 90 minutes. Si elles veulent continuer d'adopter cette règle, nous n'y voyons pas d'inconvénient. De notre point de vue — et nous sommes sur la même longueur d'onde que d'autres pays —, nous croyons que la limite est de trois heures. Durant ce temps, il y a une norme de service pour ce qui est des renseignements, de la nourriture, de l'eau, de l'air conditionné et des installations sanitaires. Après

three hours — and you being a flyer will know this — because sometimes you are in a situation where you are in a holding pattern because of weather or traffic or some other problem. We feel at some point it is reasonable to say no, you have to let the passengers off. We came to three hours. That is actually falling in line with a lot of other countries.

It also allows me to tell you that I hope people will wait to see the whole bill before they judge it. People are cherry-picking individual things and not getting a realistic picture of the full bill. I believe Canadians will be pleased with the passenger bill of rights when they see it in its entirety.

Senator Mercer: Perhaps it should be in the bill, minister; then we wouldn't have the controversy. I also think that it should be the responsibility of the airport to take and control the health and safety of the passengers on those planes sitting on the tarmac. If the airline won't do it, the airport should.

My question is with respect to interswitching. In early 2014, railway interswitching distances were extended to 160 kilometres from 30 kilometres. Bill C-49 proposes the expansion of the current interswitching mechanisms to include long-haul routes up to 1,200 kilometres. Does the government know what the impact will be on railways? Does it open up Canadian sovereignty over shipping? The contention is that going to this distance will allow American railways to come into Canada, scoop up some business — not ship it off to our ports but take it south of the border and ship it to American ports. Number one, they have taken our rail business; number two, they will take our port business in shipping; and at the same time they will take a bit of our reputation of our ability to do the job.

I am curious about this, and I question the timing because here we are, in the middle of renegotiation of NAFTA, changing the regulation which will give away some of our business. Without even negotiating it, we are just putting it in the bill and there you go. I am puzzled, minister. Why wouldn't we protect Canadian businesses, sovereignty and jobs, especially when we are dealing with a tough American government renegotiating NAFTA?

Mr. Garneau: Again, the reason the bill of rights is not in this legislation is because we want to do it through regulation. I don't know how many times I have to say it, senator, but that is the case.

trois heures, les passagers doivent débarquer de l'avion. Autrement, c'est une violation de la règle. Nous avons choisi trois heures — et comme vous prenez l'avion, vous le savez sans doute —, car il arrive parfois que vous deviez attendre en raison des conditions météorologiques, du trafic aérien ou d'autres problèmes. Nous estimons qu'il est raisonnable de laisser les passagers descendre de l'avion après ce délai. Nous avons décidé que le délai serait de trois heures. Nous sommes en fait sur la même longueur d'onde que de nombreux autres pays à ce sujet.

Je peux aussi vous dire que j'espère que les gens attendront de voir le projet de loi dans son intégralité avant de le juger. Les gens choisissent sélectivement des mesures dans le projet de loi et n'ont pas un tableau réaliste du projet de loi complet. Je crois que les Canadiens seront satisfaits de la déclaration des droits des passagers lorsqu'ils la verront dans son intégralité.

Le sénateur Mercer : Ce devrait peut-être être dans le projet de loi, monsieur le ministre. Il n'y aurait alors pas toute cette controverse. Je pense aussi que l'aéroport devrait avoir la responsabilité d'assurer la santé et la sécurité des passagers à bord de ces avions sur le tarmac. Si la compagnie aérienne ne le fait pas, alors l'aéroport devrait le faire.

Ma question porte sur l'interconnexion. Au début de 2014, la distance pour l'interconnexion du trafic ferroviaire est passée de 30 à 160 kilomètres. Le projet de loi C-49 propose d'élargir les mécanismes d'interconnexion actuels pour inclure les itinéraires de longue distance allant jusqu'à 1 200 kilomètres. Le gouvernement sait-il l'incidence que ce changement aura sur les sociétés ferroviaires? Donne-t-il lieu à une souveraineté canadienne sur le transport des marchandises? On soutient que ce changement permettra aux compagnies ferroviaires américaines de se rendre au Canada pour aller chercher des marchandises — plutôt que de les expédier à nos ports, nous pourrions les transporter au sud de la frontière et les expédier à des ports américains. D'une part, les compagnies américaines accaparent notre secteur ferroviaire et, d'autre part, elles expédieront les marchandises tout en nuisant légèrement à la réputation de nos compagnies d'être capables de faire le travail.

Ce point m'intrigue, et le moment ne me semble pas opportun pour changer la réglementation, ce qui nous fera perdre des activités commerciales, car nous sommes au beau milieu d'une renégociation de l'ALENA. Sans même négocier cette mesure, nous l'incluons dans le projet de loi. Je ne comprends pas, monsieur le ministre. Pourquoi ne protégez-vous pas les entreprises, la souveraineté et les emplois au Canada, surtout que nous devons traiter avec un gouvernement américain qui se montre intransigeant dans le cadre de la renégociation de l'ALENA?

M. Garneau : Je répète que la raison pour laquelle la déclaration des droits ne figure pas dans ce projet de loi est que nous voulons l'incorporer dans le règlement. Je ne sais pas combien de fois je dois le répéter, sénateur, mais c'est ainsi.

Second, I do agree with you on airports having a role to play in the case of tarmac delays because, obviously, when there is a tarmac delay that reaches three hours, that airplane has to allow deplaning. Therefore, there has to be coordination with the airport so that they have a gate to go to. So, yes, there is a requirement from an airport point of view.

With respect to long-haul interswitching and your claim that we are going to give American railways more advantage to the detriment of Canadian railways, I would say this: We are not actually changing anything with respect to that. Actually, we are making it a bit more difficult for U.S. railways. If you understand the whole nature of the LHI, it is actually less good for them. U.S. railways in Canada have maybe 1,000 kilometres of rail. It may surprise you to know that Canadian railroads have 17,000 kilometres of railway in the United States. I wouldn't feel too sorry for our railways on this particular issue. By the way, with LHI, they will be compensated in a fair manner. That is part of the legislation here. It is not at cost but in a fair manner determined by the Canadian Transportation Agency when they are subject to LHI. Again, this is a complex but exquisitely balanced piece of legislation. To answer your question about U.S. railways, no, we are not opening the floodgate for U.S. railways.

Ms. Borges: As the minister said, this is actually an improvement over what was done with Bill C-30. In Bill C-30, with extended interswitching which went for 160 kilometres, that was easily available to the U.S. railways, particularly in the Prairie provinces at which it was aimed, and that was the problem with that mechanism in Bill C-30, namely, that the beneficiaries of that was one American railway that was going up into the 100 to 130 kilometres that were allowed and picking up a lot of the traffic that otherwise would have been moved by CN and CP. We have corrected that under this bill and extended it for captive shippers that are a further distance. So this is an improvement.

[Translation]

Senator Gagné: There is one point I'd like to clear up, and I have one question. I'd like to go back to the question asked by Senator MacDonald. In your reply, you mentioned that bank tellers are monitored at all times. Would you agree that the privacy requirements are greater for locomotive engineers? They spend between 12 and 18 hours a day in their cubicles. They use this space to change, eat and take their breaks. Could you

Par ailleurs, je suis d'accord avec vous que les aéroports ont un rôle à jouer dans les retards sur le tarmac car, de toute évidence, lorsqu'un retard se prolonge jusqu'à trois heures, il faut faire descendre les passagers de l'avion. Par conséquent, il faut une coordination avec l'aéroport pour qu'il y ait une passerelle de débarquement. L'aéroport a effectivement une responsabilité à cet égard.

En ce qui concerne l'interconnexion pour le transport longue distance, l'ILD, et votre déclaration selon laquelle nous accorderons un traitement préférentiel aux compagnies ferroviaires américaines au détriment des compagnies ferroviaires canadiennes, je vous répondrais ceci. Nous ne changeons rien en ce sens. En fait, nous compliquons un peu la tâche aux compagnies ferroviaires américaines. Si vous comprenez la nature de l'interconnexion pour le transport longue distance, c'est en fait moins bon pour elles. Les compagnies ferroviaires américaines au Canada ont peut-être 1 000 kilomètres de voies ferrées. Vous serez peut-être surpris d'apprendre que le Canada a 17 000 kilomètres de voies ferrées aux États-Unis. Je ne plaindrais pas trop nos compagnies ferroviaires dans ce cas-ci. Soit dit en passant, pour l'ILD, les compagnies seront indemnisées de façon équitable. C'est prévu dans la mesure législative. Ce n'est pas au prix coûtant, mais c'est une indemnisation équitable établie par l'Office des transports du Canada dans le cas de l'ILD. Encore une fois, c'est un projet de loi complexe, mais parfaitement équilibré. Pour répondre à votre question au sujet des compagnies ferroviaires américaines, nous n'ouvrons pas la voie aux compagnies ferroviaires américaines.

Mme Borges : Comme le ministre l'a dit, c'est en fait une amélioration qui a été apportée dans le cadre du projet de loi C-30. Dans le projet de loi C-30, qui a prolongé l'interconnexion à 160 kilomètres, c'était facile d'accès pour les compagnies ferroviaires américaines, plus particulièrement dans les provinces des Prairies que la mesure ciblait. C'était le problème avec ce mécanisme dans le projet de loi C-30, à savoir que les bénéficiaires de cette mesure étaient notamment une compagnie ferroviaire américaine qui parcourait des distances de 100 à 130 kilomètres et qui transportait une grande partie du trafic ferroviaire qui aurait autrement été transporté par le CN et le CP. Nous avons corrigé cette situation avec ce projet de loi et avons élargi la mesure pour qu'elle s'applique aux expéditeurs captifs à une distance plus grande. C'est donc une amélioration.

[Français]

La sénatrice Gagné : J'ai un point à clarifier et une question. J'aimerais revenir sur la question qu'a posée le sénateur MacDonald. Dans votre réponse, vous avez mentionné que les préposés qui travaillent dans des banques sont sous surveillance vidéo en tout temps. Seriez-vous d'accord pour dire que les exigences en matière de vie privée sont plus grandes pour les ingénieurs de locomotives? Ces derniers passent entre 12 et 18 heures par jour dans leur habitacle. Ils utilisent ce lieu pour se

comment on this point and the fact that the situation in their case is a little different?

Mr. Garneau: As I mentioned, we must understand that even if there is an LVVR on board, the information is not transmitted to a control centre. It is just kept in the box, and in the vast majority of cases, will not be seen by anyone. It will only be used if an incident occurs. That is an important clarification.

Secondly, I'd like to go back to the statistics I mentioned. More than 1,000 incidents were reported. I am talking about derailments, sometimes on main lines involving dangerous substances. Certain trains today are longer than 10,000 feet, or almost two miles. It is absolutely essential that we improve the safety of our rail transport system in this country. That is why the Transportation Safety Board has been urging us to do so since 2003. It is unavoidable.

Senator Gagné: The privacy issue is nevertheless important. We have to recognize that.

Mr. Garneau: We are very sensitive to that issue.

Senator Gagné: Bill C-49 would have the Canadian Transportation Safety Board adopt new regulations on passenger rights. However, there is no mention of passengers' linguistic rights.

One of the recommendations in David Emerson's report, among others, was that Canada improve consumer protection for airline passengers, and I quote:

[by] clarifying the obligations of airports and airlines to provide service in both official languages, and working with industry and official language minority communities to improve consistency; [1] ...

We know that Air Canada, which is the only airline subject to the Official Languages Act, has been severely criticized by the Commissioner of Official Languages.

We also know that it is often difficult to travel in the official language of one's choice in several of the country's large airports.

Can you explain why the bill says nothing about passengers' linguistic rights? Do you expect the Canadian Transportation Agency to put in place regulations that will extend and clarify the linguistic rights of passengers? Could those regulations also apply to other transportation hubs, such as airports?

changer, pour manger et pour prendre leurs pauses. Pourriez-vous commenter ce point et le fait que la situation, dans leur cas, est un peu différente?

M. Garneau : Comme je l'ai mentionné, il faut bien comprendre que, même s'il y a un enregistreur audio-vidéo, l'information n'est pas transmise à un centre de contrôle. Elle est sauvegardée uniquement dans la boîte et, dans la grande majorité des cas, ne sera vue par personne. Ce n'est que dans le cas d'un incident qu'on y fera appel. Il s'agit d'une clarification importante.

Deuxièmement, j'aimerais revenir aux statistiques que j'ai mentionnées. Plus de 1 000 incidents ont été signalés. Je parle de déraillements parfois sur des lignes principales et impliquant des matières dangereuses. Certains trains aujourd'hui dépassent les 10 000 pieds, soit une longueur de presque 2 milles. Il est absolument essentiel que l'on améliore la sécurité de notre système de transport ferroviaire au pays. C'est pourquoi le Bureau de la sécurité des transports nous enjoint, depuis 2003, de le faire. On ne peut y échapper.

La sénatrice Gagné : L'enjeu de la protection de la vie privée est tout de même important. Il faut le reconnaître.

M. Garneau : Nous sommes très sensibles à cet enjeu.

La sénatrice Gagné : Le projet de loi C-49 préconiserait que le Bureau de la sécurité des transports du Canada adopte de nouveaux règlements relatifs aux droits des passagers. Toutefois, il ne fait aucune mention des droits linguistiques des passagers.

L'une des recommandations du rapport de David Emerson était, entre autres, que le Canada améliore la protection des consommateurs pour les passagers des compagnies aériennes, et je cite :

[en] clarifiant les obligations des aéroports et des compagnies aériennes pour fournir des services dans les deux langues officielles et en travaillant avec l'industrie et les communautés de langue officielle en situation minoritaire pour améliorer l'uniformité;

Nous savons qu'Air Canada, qui est le seul transporteur aérien assujéti à la Loi sur les langues officielles, est sévèrement blâmée par le Commissariat aux langues officielles.

Nous savons également qu'il est souvent difficile de voyager dans la langue officielle de son choix dans plusieurs grands aéroports du pays.

Pouvez-vous expliquer pourquoi le projet de loi est silencieux au sujet des droits linguistiques des voyageurs? Vous attendez-vous à ce que l'Office des transports du Canada mette en place des règlements qui étendraient et clarifieraient les droits linguistiques des voyageurs? Ces règlements pourraient-ils également s'appliquer aux centres de transport tels que les aéroports?

Mr. Garneau: You have summarized the situation very well. For the moment, this is not included in the bill. I have mentioned that certain aspects will be clarified.

As my colleague has just told me, the reality is that official languages obligations come under Canada's Official Languages Act, which is not the responsibility of the Department of Transport, but, as you know, of Canadian Heritage.

Yes, it is an issue for some people, and the example of Air Canada that you quoted comes under an act drafted in 1987, and the Commissioner of Official Languages keeps referring to it. There are improvements to be made, because Air Canada must respect this legislation.

For now, the Air Travellers Security Charge Declaration states that if you have paid for a ticket to go from point A to point B, airlines have contractual obligations towards you, and we want to make sure that you understand them well. When it is within the control of the authorities that I mentioned, these obligations must be met. If they are not, there will be fines. We focused on overbooking, some forms of delays, loss of luggage, damage to musical instruments, and the fact that airlines do not have the right to separate children from parents.

Could something else have been included? Possibly. However, this is primarily under the Official Languages Act, so we decided not to intervene.

Senator Gagné: So the language rights of travellers weren't taken into consideration?

Mr. Garneau: No, but it can be approached from another angle by another department.

[English]

The Chair: So I understand, when Senator Gagné asked the question about the privacy issues, changing and all the rest of it, you said the video will not be seen by anyone. What do you mean by that? Do you mean it will be deleted if there is no incident, or will there be a bunch of people in an office having a look?

Mr. Garneau: If the device is installed in the train, the voice and video in that locomotive in the front compartment will be recorded. It will be in an encrypted form, it will be recorded and it will stay in the device. It doesn't get retransmitted to CN or CP headquarters; it stays there.

The Chair: Does it stay as a historical document, or is that end of the trip?

M. Garneau : Vous avez très bien résumé la situation. Pour le moment, ce n'est pas inclus dans le projet de loi. J'ai mentionné les différentes instances où ce serait clarifié.

La réalité, comme mon collègue vient de me le dire, est que les obligations vis-à-vis les langues officielles sont sous la Loi sur les langues officielles du Canada, qui n'est pas du ressort du ministère des Transports, mais bien, comme vous le savez, de Patrimoine canadien.

Oui, c'est un enjeu pour certaines personnes, et l'exemple d'Air Canada que vous avez cité relève d'une loi rédigée en 1987 et le commissaire aux langues officielles le mentionne continuellement. Il y a des améliorations à apporter, car Air Canada doit respecter cette loi.

Pour l'instant, la Déclaration du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien mentionne que si vous avez payé pour un billet dans le but d'aller d'un point A à un point B, les lignes aériennes ont des obligations contractuelles envers vous et on veut s'assurer que vous les comprenez bien. Lorsque c'est à l'intérieur du contrôle des instances que j'ai mentionnées, ces obligations doivent être respectées. Dans le cas où elles ne le sont pas, il y aura des amendes. Nous nous sommes concentrés sur la surréservation, sur certaines formes de retards, la perte de bagages, l'endommagement d'instruments de musique et le fait que les lignes aériennes n'ont pas le droit de séparer les enfants des parents.

Est-ce qu'on aurait pu y insérer autre chose? C'est possible. Toutefois, cela relève principalement de la Loi sur les langues officielles. Nous avons donc décidé de ne pas intervenir.

La sénatrice Gagné : Les droits linguistiques des voyageurs n'ont donc pas été pris en considération?

M. Garneau : Non, mais cela peut être abordé sous un autre angle, par un autre ministère.

[Traduction]

Le président : Je veux m'assurer de bien comprendre. Lorsque la sénatrice Gagné vous a interrogé sur la protection de la vie privée, les changements et tout le reste, vous avez dit que personne ne verrait la vidéo. Que voulez-vous dire? Voulez-vous dire que la vidéo sera effacée s'il n'y a aucun incident ou est-ce qu'un groupe de personnes dans un bureau examinera la vidéo?

M. Garneau : Si l'appareil est installé dans le compartiment avant de la locomotive, il y aura un enregistrement vidéo et audio. Cet enregistrement sera chiffré et restera dans l'appareil. Il ne sera retransmis ni au CN ni au CP; il restera dans l'appareil.

Le président : S'agira-t-il d'un document historique ou sera-t-il effacé à la fin du voyage?

Mr. Garneau: No, at some point it's overwritten. If an accident occurs, of course, then you will look at the data. It is like a black box.

There are occasions when there will be randomized checks. As you know, transportation systems have what we call the "safety management system." This is a method for them to monitor that they are conforming and putting a high priority on safety. Occasionally, randomized segments will be allowed, and this will all be pre-cleared, but it will be random and for a very specific purpose. If they suspect there is a problem happening with respect to safety, they can look at it. The segment itself will be known, the people who will have access to look at that data will be known, and we will monitor how the data is used. If there is any hint that there is any violation of privacy or use for disciplinary purposes, then that will be dealt with because it's not allowed. It is illegal.

[*Translation*]

Senator Cormier: Good morning, Mr. Minister. I am pleased to meet you in this context.

I would like to further explore the question that Senator Gagné asked about language rights. You said that these rights come under the Official Language Act and the Department of Canadian Heritage.

I know that every department has a responsibility when it comes to official languages. It does not depend solely on Canadian Heritage. How does your department work with the Department of Canadian Heritage to ensure that language rights are included in regulations so that Canadians have equal access to transportation?

Mr. Garneau: The obligation currently exists for Air Canada. It is under the Air Canada Public Participation Act. When the federal government decided it was going to separate from Air Canada, it said: You are now a private company. Go forth and prosper.

Unfortunately, they left some strings attached. They had obligations relating to maintenance that had to be done in Montreal, Winnipeg, and in Ontario. They told Air Canada that it had to respect the official languages. This is one of the bills that the government has made by keeping one hand attached, in a sense, to Air Canada. However, the legislation is there, and they have an obligation to respect it —

[*English*]

The Chair: Isn't the headquarters where they have to stay in Montreal?

M. Garneau : Non. À un certain moment, un autre voyage sera enregistré par-dessus. Bien entendu, s'il survient un accident, l'enregistrement sera visionné. C'est comme une boîte noire.

Il y aura parfois des vérifications aléatoires. Comme vous le savez, les réseaux de transport ont ce que nous appelons un « système de gestion de la sécurité ». C'est une façon pour les compagnies de chemin de fer de s'assurer qu'elles sont conformes et qu'elles accordent une grande priorité à la sécurité. À l'occasion, certains enregistrements pourront être visionnés, et cela sera préautorisé, mais ces visionnements seront aléatoires et seront faits pour une raison bien précise. Si les entreprises soupçonnent un problème relativement à la sécurité, elles pourront visionner l'enregistrement. L'enregistrement concerné sera identifié, tout comme ceux qui seront autorisés à le visionner, et nous ferons un suivi sur la façon dont les données sont utilisées. Si nous soupçonnons qu'il y a une violation de la protection de la vie privée ou que les données sont utilisées à des fins disciplinaires, nous interviendrons, car cela est illégal.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Bonjour, monsieur le ministre. Je suis heureux de vous rencontrer dans ce contexte-ci.

Je voudrais approfondir la question posée par la sénatrice Gagné au sujet des droits linguistiques. Vous avez dit que ces droits relevaient de la Loi sur les langues officielles et du ministère du Patrimoine canadien.

Je sais que tous les ministères ont une responsabilité en matière de langues officielles. Cela ne dépend pas seulement de Patrimoine canadien. De quelle façon votre ministère travaille-t-il avec le ministère du Patrimoine canadien dans le contexte de s'assurer que les droits linguistiques sont pris en compte dans la réglementation pour que les Canadiens et les Canadiennes aient un égal accès au transport?

M. Garneau : L'obligation existe en ce moment pour Air Canada. C'est en vertu de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Quand le gouvernement fédéral a décidé qu'il allait se séparer d'Air Canada et lui a dit : « Vous êtes maintenant une entreprise privée. Allez et prospérez. »

Malheureusement, ils ont laissé des cordons attachés. Ils ont eu des obligations vis-à-vis l'entretien qui devait être fait à Montréal, à Winnipeg, en Ontario. Ils ont dit à Air Canada qu'ils devaient respecter les langues officielles. C'est un des projets de loi que le gouvernement a faits en se gardant une main attachée, en un sens, à Air Canada. Cependant, la loi est là, et ils ont l'obligation de la respecter...

[*Traduction*]

Le président : L'entreprise n'était-elle pas tenue de garder son siège social à Montréal?

Mr. Garneau: I guess that was under Prime Minister Mulroney.

The Chair: I know.

[*Translation*]

Mr. Garneau: So, they have the obligation. Of course, it would be nice to offer all our services in both official languages. As you know, the major airlines have a recording that gives the French. This is a file I work on with the Minister of Canadian Heritage. If we decide to make decisions in the future, certainly because we are responsible for passenger transportation, that could be a consideration.

In the meantime, the Commissioner of Official Languages is writing his annual report and is addressing Air Canada, because Air Canada is required to respect this legislation. And the House of Commons Standing Committee on Official Languages produces a report in response to this report.

This is something that is attracting a lot of attention, but right now, Air Canada is officially required to offer the service.

Senator Cormier: Thank you for your answer. Still, I would like to express our deep concern about how the departments work with each other on this issue of official languages.

We put the responsibility for implementing the act on the shoulders of Canadian Heritage, but I think there should be better collaboration, if I may, between the departments on this subject. As a senator who travels a lot, I, like many Canadians, experience the great challenges related to air travel, particularly with Air Canada, and the challenges of having access to equal safety.

So I am giving you this information in the hope that this situation can be taken into account as soon as possible.

Mr. Garneau: I am taking note of it, Senator Cormier. I would like to assure you that all information about safety on the aircraft is in both languages.

Senator Cormier: I fly regularly between Halifax and Montreal with an Air Canada affiliate. The initial safety rules that are provided, demonstrating safety zones and emergency exits, are given orally in English only. The French version is broadcast using a cassette tape to indicate how to wear the safety belt. So there are still some very serious challenges.

Mr. Garneau: I encourage you to let me know if you have an example, because the information is supposed to be given, one way or another, in both languages.

M. Garneau : Je crois que c'était sous le régime du premier ministre Mulroney.

Le président : Je le sais.

[*Français*]

M. Garneau : Alors, ils ont l'obligation. Bien sûr, ce serait bien d'offrir tous nos services dans les deux langues officielles. Comme vous le savez, sur les principales lignes aériennes, il y a un enregistrement qui offre le français. C'est un dossier avec lequel je travaille en collaboration avec la ministre du Patrimoine canadien. Si on décide de prendre des décisions à l'avenir, certainement parce qu'on est responsable du transport des passagers, cela pourrait être une considération.

Entre-temps, le commissaire aux langues officielles rédige son rapport annuel et s'adresse à Air Canada, car c'est Air Canada qui est contrainte à respecter cette loi. Deuxièmement, le Comité permanent des langues officielles de la Chambre des communes produit un rapport en réaction à ce rapport.

C'est quelque chose qui attire beaucoup d'attention, mais en ce moment, Air Canada est officiellement contrainte d'offrir le service.

Le sénateur Cormier : Je vous remercie de votre réponse. Je me permets quand même de vous faire part de nos vives préoccupations au sujet de la manière dont les ministères travaillent entre eux sur cette question des langues officielles.

On met sur les épaules de Patrimoine canadien la responsabilité de la mise en œuvre de la loi, mais je crois qu'il devrait y avoir une meilleure collaboration, si je peux me permettre, entre les ministères quant à ce sujet. En tant que sénateur qui voyage beaucoup, je vis, comme beaucoup de Canadiens et de Canadiennes, les grands défis liés au transport aérien, notamment avec Air Canada, et les défis d'avoir accès à une sécurité égale.

Je vous transmets donc cette information en souhaitant que le plus tôt possible, on puisse tenir compte de cette situation.

M. Garneau : J'en prends bonne note, sénateur Cormier. Je tiens à vous assurer que toute l'information concernant la sécurité sur l'avion est dans les deux langues.

Le sénateur Cormier : Je prends régulièrement un vol, entre Halifax et Montréal, d'une compagnie affiliée à Air Canada. Les premières règles de sécurité qui sont fournies, démontrant les zones de sécurité et les sorties de secours, sont transmises verbalement en anglais seulement. La version française est diffusée à l'aide d'une cassette pour signaler le port de la ceinture de sécurité. Il reste donc des défis très importants.

M. Garneau : Je vous encourage à me le rapporter si vous avez un exemple, car l'information est censée être transmise, d'une façon ou d'une autre, dans les deux langues.

Senator Galvez: Thank you, Mr. Minister, for being with us today. Your bill is detailed and addresses a number of very important needs.

[*English*]

However, in the hour that we have spent here, you have spoken about how important security and safety is for you. It is very important for me, too.

There are statistics saying that some people were killed during derailments. I want to remind you that 47 people died in Lac-Mégantic instantaneously because the explosion was like one sixteenth of a nuclear explosion. The Transport Safety Board of Canada said there were 18 factors and that the human factor was not a single person's responsibility. They said that the regulators, railways, shippers, tankers, manufacturers and refineries, each one of them assumed responsibility.

My point is that when you say that you will put these cameras in, for me, it is a bit too late. This is seen as a black box that will be used only after the accident happens, and not many people will see it. The statistics will be done to know what human factors may be involved. I agree with Senator Bovey that this information should go to the TSB and that they should do statistics and quantify the risk and the input of the human factor in a given accident.

You said that there is more legislation coming. I want to be reassured in the sense that the transportation of hazardous goods, as you said, will be taken into consideration and that transport will be safer. In the last 10 years, there has been a lot of deregulation. Industries were allowed to do their own inspections, emergency plans, checkups and maintenance of locomotives and other things. MM&A was sold to another small company, and the convoys are still made of 250-plus wagons passing through dense urban centres.

I think this doesn't go as far, but I want to trust you. You say this is important for you and that more regulations or bills will be coming. Could you please tell me how this is going to be addressed?

Mr. Garneau: They are already.

Since the incident at Lac-Mégantic in 2013, there have been numerous measures put in place to improve railway safety. I am very conscious of Lac-Mégantic. I have been there three times. I have met with the people who are still traumatized by it. I have

La sénatrice Galvez : Merci, monsieur le ministre, d'être parmi nous aujourd'hui. Votre projet de loi est détaillé et répond à plusieurs besoins très importants.

[*Traduction*]

Cependant, au cours de la dernière heure, vous avez souligné l'importance que vous accordez à la sécurité et à la sûreté. Ces choses sont également très importantes pour moi.

Selon les statistiques, des gens meurent lors de déraillements. Je tiens à vous rappeler que 47 personnes sont mortes sur le coup à Lac-Mégantic lors de l'explosion dont la puissance était équivalente à un seizième d'une explosion nucléaire. Selon le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 18 facteurs sont entrés en ligne de compte et le facteur humain n'était pas la responsabilité d'une seule personne. Toujours selon le bureau, les organismes de réglementation, les compagnies de chemin de fer, les expéditeurs, les wagons-citernes, les fabricants et les raffineries avaient tous une part de responsabilité dans cet accident.

Ce que je veux dire, c'est que lorsque vous dites que ces caméras seront installées... À mon avis, c'est un peu trop tard. Il s'agira d'une sorte de boîte noire qui sera utilisée à la suite d'un accident et peu de gens verront l'enregistrement. Des statistiques seront compilées pour savoir quels facteurs humains ont joué un rôle dans les incidents. Je suis d'accord avec la sénatrice Bovey lorsqu'elle dit que cette information devrait être acheminée au BST et que celui-ci devrait compiler des statistiques et quantifier le risque et la contribution du facteur humain dans les accidents concernés.

Vous dites que d'autres mesures législatives seront proposées. J'aimerais que vous me rassuriez que, comme vous le dites, le transport des marchandises dangereuses sera pris en considération et sera plus sécuritaire. Au cours des 10 dernières années, il y a eu beaucoup de déréglementation. On a permis aux industries de mener leurs propres inspections, de dresser leurs propres plans d'urgence et d'effectuer leurs propres vérifications et leurs propres entretiens des locomotives, notamment. L'entreprise MM&A a été vendue à une autre petite entreprise et des trains comptant encore plus de 250 wagons continuent de traverser les centres urbains densément peuplés.

Je crois que cette mesure législative ne va pas assez loin, mais je veux vous faire confiance. Vous dites que c'est important pour vous et que d'autres règlements ou mesures législatives seront proposés. Pourriez-vous me dire comment cette question sera abordée?

M. Garneau : Elle l'est déjà.

Depuis l'incident de Lac-Mégantic, en 2013, de nombreuses mesures ont été adoptées pour améliorer la sécurité des chemins de fer. Je suis très sensible à ce qui s'est produit à Lac-Mégantic. Je m'y suis rendu à trois reprises. J'y ai rencontré des gens qui

faced them. There is no question that there were deficiencies in railway safety before Lac-Mégantic, and there is still room for improvement.

Some improvements were made by the previous Minister of Transport because this occurred under the previous government. I have since made additional improvements, one of which will be LVVR. I have also advanced the review of the Railway Safety Act by a year and accelerated the phase-out of certain tanker cars that are not acceptable for transporting dangerous goods such as hydrocarbons. There will be other measures that will continue to be taken to improve railway safety. That is why it is my number one priority, because I have been indirectly scarred by what happened at Lac-Mégantic.

I would not agree with you that it is acting after the fact and just a Band-Aid. I think LVVR is an important safety measure, and it complements other actions that we have taken so far. I think it will turn out to be a wise decision that we are putting LVVR in our locomotives. Anything to improve railway safety.

As far as Lac-Mégantic is concerned, since 2013 we have done 100 inspections of that railway line. We monitor our lines in this country, not just Transport Canada but also the railways themselves. As you know, MM&A has now been replaced by CMQR, a different railway. I am watching what is going on with the trial. We have received the TSB's recommendations on the things we needed to address. It was directed to Transport Canada.

Believe me, this is my number one priority. We are not just putting a Band-Aid on rail safety. This is one additional important measure. There will probably be others as we go along, and as long as I am the Minister of Transport, that will happen.

Senator Galvez: If the recording will be held in the box and will not be sent anywhere, how does that help security? Why are you reluctant to send it to the TSB, as a neutral body, so they can do statistics to see if people are sleeping or eating?

The Chair: Or on the phone.

Mr. Garneau: The TSB's mandate is to investigate incidents or accidents. They decide whether to do that. For the TSB to look at hundreds and thousands of hours of data is not within their mandate.

sont encore traumatisés par cet incident. Je me suis entretenu avec eux. Il ne fait aucun doute que, avant l'incident de Lac-Mégantic, la sécurité des chemins de fer comportait des lacunes et on peut faire mieux.

Le ministre des Transports précédent, sous le gouvernement précédent, a apporté certaines améliorations. Depuis, j'ai apporté moi aussi des améliorations, et l'EAVL s'ajoutera à la liste. J'ai également précédé d'un an l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et accéléré le retrait progressif des wagons-citernes non adaptés au transport de marchandises dangereuses, comme les hydrocarbures. D'autres mesures seront prises afin d'améliorer la sécurité des chemins de fer. Il s'agit de ma principale priorité, car j'ai été indirectement marqué par l'incident de Lac-Mégantic.

Je ne suis pas d'accord avec vous lorsque vous dites que les enregistrements ne serviront qu'après les faits et qu'il ne s'agit que d'une solution temporaire. À mon avis, l'installation d'EAVL est une mesure de sécurité importante et constitue un complément à d'autres mesures déjà adoptées. À mon avis, l'installation des EAVL sera une sage décision. Nous devons tout faire pour améliorer la sécurité des chemins de fer.

En ce qui a trait à Lac-Mégantic, depuis 2013, ce segment de chemin de fer a fait l'objet de 100 inspections. Nous surveillons les chemins de fer du pays, non seulement Transports Canada, mais les entreprises de chemin de fer elles-mêmes. Comme vous le savez, MM&A a été rachetée par CMQR, une autre entreprise de chemin de fer. Je suis le déroulement du procès. Le BST a formulé des recommandations à l'intention de Transports Canada sur les choses que nous devons examiner.

Il s'agit de ma principale priorité, vous pouvez me croire. Il ne s'agit pas uniquement d'une solution temporaire pour la sécurité des chemins de fer. Il s'agit d'une mesure supplémentaire importante. D'autres mesures seront probablement adoptées et, tant et aussi longtemps que je serai ministre des Transports, nous poursuivrons sur cette voie.

La sénatrice Galvez : Si les enregistrements sont conservés dans l'appareil et qu'ils ne sont envoyés nulle part, comment permettront-ils d'améliorer la sécurité? Pourquoi hésitez-vous à autoriser que ces enregistrements soient envoyés au BST, un organisme neutre, pour qu'il puisse compiler des statistiques et voir si les membres de l'équipage dorment ou mangent pendant qu'ils sont en fonction?

Le président : Ou s'ils utilisent leur téléphone.

M. Garneau : Le mandat du BST est d'enquêter sur des incidents ou accidents. La décision d'intervenir lui revient. Il ne fait pas partie de son mandat de visionner des centaines, voire des milliers d'heures d'enregistrement.

We are cognizant of the fact that we have to take a very careful approach to the use of LVVR data. We want it only used under carefully controlled situations. The vast majority of trips by train occur without incidents or accidents, but when an incident or an accident does occur, it is very important for us to understand what happened. That is what we are focusing on, when there is an incident or an accident. In a few randomized cases we will be looking on a periodic basis at how the SMS system is holding up for a particular railway.

Senator Griffin: Thank you for being here today, minister. I know we have a lot of questions for you. It is a big bill.

I am the chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry, so you can appreciate where I am coming from with respect to this bill. My big issue is related to the Western grain farmers and shippers, of course. It is safe to say that they are happy with the portion of the bill that applies to them, as long as it is passed before Christmas. But, of course, it will not be. I think we have all acknowledged the impossibility of that. You have described it as a fair and balanced bill. I am worried that the ones that it is not being fair to right now are the Western grain shippers.

While I applaud the long-term solution of the bill, I wonder if we should come back to what others have been suggesting: looking at some other means of taking care of this group expeditiously. My staff and I have checked with Senate legal counsel to see about splitting the bill. It's not very easy for us to do that, but it would be easy for government to do that. The reason we can't do it is because of the complexity of the bill. There are some clauses that overlap, so it's hard to tease it out. That's one option — that the government can do that on an emergency basis.

The second option is to go back to the Fair Rail for Grain Farmers Act and repeal subsection 15.1. Then reintroduce the other sections it had repealed and get those back in action. That would cover the situation in the short term.

In other words, I'm trying to find a way to be fair to one particular constituency here that stands to lose millions of dollars, which is the Western grain farmers. What can you do for us if we can't get back to this committee until January 30, our first meeting after the break? It's a big bill to deal with, so by the time the committee finishes with the bill, we're well into February.

Mr. Garneau: You're right that the response has been favourable from many quarters in the grain industry. I would ask you to proceed with urgency, because yes, it is very important for our farmers. We are the ones who actually acted on it. It

Nous sommes conscients que nous devons adopter une approche très prudente quant à l'utilisation des enregistrements des EAVL. Nous voulons que le visionnement des enregistrements soit bien encadré. La grande majorité des trains circulent sans incidents ou accidents, mais lorsque survient un incident ou un accident, il est très important pour nous de comprendre ce qui s'est produit. C'est sur cet aspect que nous voulons nous concentrer, lorsqu'il y a un incident ou un accident. Nous effectuerons des vérifications périodiques afin de vérifier le fonctionnement du SGS sur un segment particulier de chemin de fer.

La sénatrice Griffin : Monsieur le ministre, merci d'avoir accepté notre invitation. Nous avons beaucoup de questions à vous poser. Il s'agit d'un projet de loi d'envergure.

Je suis la présidente du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Donc, vous comprenez où je veux en venir en ce qui a trait à cette mesure législative. Bien entendu, ce qui me préoccupe le plus, c'est la situation des producteurs de céréales et des expéditeurs des produits céréaliers de l'Ouest. On peut dire qu'ils sont heureux des sections du projet de loi qui s'appliquent à eux, pourvu que la mesure législative soit adoptée avant Noël. Bien entendu, cela ne sera pas le cas. Nous savons tous que cela est impossible. Vous dites qu'il s'agit d'une mesure législative équitable et équilibrée. À mon avis, elle n'est pas équitable envers les expéditeurs de produits céréaliers de l'Ouest.

Bien que je salue la solution à long terme que propose le projet de loi, je me demande si nous ne devrions pas faire ce que d'autres proposent, soit examiner d'autres solutions pour aider rapidement ce groupe. Mon équipe et moi avons vérifié auprès du conseiller juridique du Sénat s'il serait possible de diviser ce projet de loi. Cela serait difficile pour nous, mais facile pour le gouvernement. La complexité du projet de loi nous empêche de le faire. Certains articles se chevauchent. C'est pourquoi c'est difficile. Toutefois, il s'agit d'une option que le gouvernement pourrait adopter d'urgence.

La deuxième option serait d'abroger l'article 15.1 de la Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain et de réintroduire les articles que cet article a abrogés. Cela permettrait de régler la situation à court terme.

Autrement dit, je tente de trouver une façon d'être équitable à l'endroit des producteurs de céréales de l'Ouest, un groupe qui risque de perdre des millions de dollars. Que pouvez-vous faire pour nous si le comité ne peut pas se réunir de nouveau avant le 30 janvier, après la pause? Il s'agit d'un projet de loi d'envergure. D'ici à ce que le comité en ait terminé l'étude, nous serons rendus au mois de février.

M. Garneau : Vous avez raison de dire que de nombreux intervenants de l'industrie du grain se sont montrés favorables à cette mesure législative. Je vous dirais de procéder rapidement, car, vous avez raison, c'est très important pour nos agriculteurs.

could have been done by the previous government, and they chose not to do it. They put a Band-Aid solution in place.

I would also say to you — and I mentioned it at the beginning — that there are many other stakeholders that want this bill to go forward rapidly. Within your responsibilities as the Senate committee, I would ask you to act as urgently as possible.

Senator Griffin: That doesn't solve my problem for the immediate remediation for the grain farmers. I'm still saying that to be fair to them, if we take that part out of the bill by amending another bill, then within itself, your bill is still a balanced, fair bill. But anyway, I stated my case, and my constituency is the one that is suffering in this particular matter.

The Chair: If we'd had the bill in mid-September, we might not be having this conversation.

Senator Griffin: I wish, yes.

Senator Mitchell: Thank you, minister. One of the things about an enlightened society like ours is the continual process and the struggle of balancing competing rights. That particular responsibility has fallen on your shoulders in trying to balance the rights of privacy for workers on one hand and safety for the public of Canada and workers as well. You have outlined, I think, a very clear effort to do that effectively and fairly, and with security for workers' privacy.

Is it not also true that the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, in subsection 28(7), outlines a blanket fortification of what you're saying with respect to protecting privacy rights? It very clearly states that on-board recordings, video and audio, cannot be used for disciplinary actions. And that's legislation, not regulation. What you'll be doing is peeling off a couple of exceptions. Second, is it not further reinforced by the restrictions you're placing on how that information can be used — but also in legislation, the Railway Safety Act, has very clear and significant penalties for any individual or company that contravenes those kinds of regulations and requirements?

Mr. Garneau: You're correct, senator. If you'll bear with me, I will read this. Bill C-49 clearly makes LVVR data privileged information — this is very important to understand — under the Transportation Safety Act. This means it cannot be communicated or used for any other purpose than what is authorized by law, including accident investigation by the TSB. Bill C-49 expressly forbids the use of data for disciplinary

C'est notre gouvernement qui a agi dans ce dossier. Le gouvernement précédent aurait pu intervenir, mais il a choisi de ne pas le faire. Il a plutôt choisi de mettre en place une solution temporaire.

Je vous dirais également — et je l'ai souligné au début de mon intervention — que de nombreux autres intervenants souhaitent que cette mesure législative soit adoptée rapidement. Je vous dirais, dans le cadre de vos responsabilités en tant que comité sénatorial, d'agir aussi rapidement que possible.

La sénatrice Griffin : Cela ne permet pas de remédier immédiatement à la situation dans lequel se trouvent les producteurs de céréales. Je persiste à dire que pour être équitables envers ce groupe, nous pourrions retirer une partie de ce projet de loi en modifiant une autre loi. Ainsi, votre projet de loi demeurerait équilibré et équitable. Peu importe, je vous ai exposé ma position. C'est ma circonscription qui souffre dans ce dossier.

Le président : Si nous avons reçu cette mesure législative au mois de septembre, nous n'aurions pas cette discussion.

La sénatrice Griffin : Cela aurait été bien.

Le sénateur Mitchell : Merci, monsieur le ministre. Un des problèmes avec une société éclairée comme la nôtre, c'est que le processus est continu et qu'il est difficile de trouver un équilibre entre des droits concurrents. La responsabilité nous revient de trouver un équilibre entre les droits à la protection de la vie privée des travailleurs et la sécurité du public et des travailleurs canadiens. À mon avis, vous avez travaillé fort pour vous acquitter de cette responsabilité de façon efficace et équitable, tout en protégeant la vie privée des travailleurs.

N'est-il pas vrai, également, que le paragraphe 28(7) de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports renforce de façon générale ce que vous dites en ce qui a trait à la protection de la vie privée? La loi précise très clairement que les enregistrements vidéo et audio à bord ne peuvent pas être utilisés pour des procédures disciplinaires. On parle ici d'une loi, et non d'un règlement. Ce que vous proposez, c'est d'éliminer quelques exceptions. Ensuite, les restrictions que vous proposez ne viennent-elles pas renforcer davantage la façon dont ces données peuvent être utilisées — tout comme la Loi sur la sécurité ferroviaire qui prévoit des pénalités très claires et importantes pour toute personne ou entreprise qui contrevient à ce genre de règlements et d'exigences?

M. Garneau : Vous avez raison, sénateur. Permettez-moi de vous lire ceci. Le projet de loi C-49 précise clairement qu'en vertu de la Loi sur la sécurité des transports — et il est très important de le comprendre —, ces données sont des renseignements privilégiés. Cela signifie qu'ils ne peuvent pas être communiqués ou utilisés à d'autres fins que celles autorisées par la loi, y compris dans le cadre des enquêtes du BST sur des

measures, other than to address a threat to safety. As such, under the proposed regime, discipline could come into play only in situations of egregious behaviour. Any other situation where discipline is based on LVVR data would be totally against the law.

There are ways to find out if the data is being used beyond what would be permitted, whether through normal inspections and audits or following up on complaints. Transport Canada inspectors would be able to pursue any indication of a potential misuse of LVVR data. For example, Transport Canada would be able to conduct inspections based on the combination of the contemplated record-keeping and the electronic access log requirements to verify that LVVR data are only being used and communicated in accordance with the law.

Transport Canada will also be following up on complaints to determine possible situations of noncompliance and take enforcement measures as appropriate. Enforcement action will be taken if noncompliance is found. This includes the possibility of administrative monetary penalties of up to \$250,000, or prosecution, not only under the Railways Safety Act but also under the TSB legislation.

I think that's very clear.

Senator Mitchell: Thank you.

I have a quick and relatively technical question. Back to the issue of U.S. versus Canadian cross-border access, could you confirm that the 300-kilometre access that railways have, to some degree, is largely focused on the Prairies, because that enhances the competition that benefits Prairie farmers, and that that 300 kilometres is in place now and is not being changed by this piece of legislation; and further, that at 24 kilometres American crews get off trains in Canada, and at 24 kilometres Canadian crews get off trains in the U.S., so there is equilibrium there?

Mr. Garneau: That is correct, senator.

[*Translation*]

Senator Dagenais: As they say, we always save dessert for last. So I will try to show you my sweet side.

I would like to talk to you about joint ventures between airlines. We know that the Competition Bureau has already blocked a joint venture between Air Canada and United Airlines. We understand that the purpose of the intervention was to avoid a decrease in supply, which would have resulted in increased

accidents. Le projet de loi C-49 interdit expressément l'utilisation des données pour des mesures disciplinaires, sauf lorsqu'il y a une menace à la sécurité. Ainsi, conformément au régime proposé, la question de la discipline n'entrerait en ligne de compte que lors de comportements répréhensibles. Sinon, toute utilisation des enregistrements des EAVL pour des mesures disciplinaires serait illégale.

Il y a des façons de savoir si les données sont utilisées de façon illégale, que ce soit par l'entremise d'enquêtes et de vérifications normales ou dans le cadre de suivis sur des plaintes. Les inspecteurs de Transports Canada pourraient enquêter sur tout usage abusif potentiel des enregistrements des EAVL. Par exemple, Transports Canada pourrait mener une enquête en s'appuyant sur une combinaison de choses, comme la tenue de registres et les exigences relatives au journal de contrôle d'accès électronique, pour s'assurer que l'utilisation et la communication des enregistrements des EAVL respectent la loi.

Transports Canada effectuera également des suivis des plaintes pour déceler de possibles situations de non-respect de la loi et, le cas échéant, adopter des mesures d'application. En cas de non-respect de la loi, des mesures d'application seront adoptées, y compris de possibles pénalités administratives pouvant aller jusqu'à 250 000 \$ ou des poursuites, non seulement en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, mais également en vertu de la législation sur le BST.

Je crois que c'est très clair.

Le sénateur Mitchell : Merci.

J'aurais une brève question plutôt technique à vous poser. Pour revenir à la question de l'accès transfrontalier entre le Canada et les États-Unis, pourriez-vous confirmer que l'accès de 300 kilomètres dont jouissent les chemins de fer, dans une certaine mesure, concerne principalement les Prairies, car cela permet de rehausser la concurrence au profit des agriculteurs des Prairies, et que cet accès de 300 kilomètres est en vigueur et qu'il ne sera pas modifié par cette mesure législative; et, qu'après 24 kilomètres au Canada, les équipages américains doivent descendre des trains et vice versa pour les équipages canadiens aux États-Unis, afin que ce soit égal pour tous?

M. Garneau : C'est exact, sénateur.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Comme on dit, on garde toujours le dessert pour la fin. Alors, je vais essayer de vous démontrer mon petit côté givré.

J'aimerais vous parler des coentreprises entre compagnies aériennes. On sait que le Bureau de la concurrence avait déjà bloqué une coentreprise entre Air Canada et United Airlines. On comprend que le but de l'intervention était d'éviter une diminution de l'offre qui aurait entraîné une augmentation des

costs for passengers. As information, Air Canada and United Airlines already share certain services. If this were not the case, there might be advantages for flights to cities in the United States and perhaps more cheaper flights for consumers.

That said, in the bill — and correct me if I'm wrong — I think that power will be removed from the Competition Bureau for joint ventures, and the bill will control the situation. Given the urgency of the bill with respect to security, can you explain to us why the bill is going to take away — I wouldn't say power, but a bit — from the Competition Bureau between the airlines?

Mr. Garneau: I will go back a little bit. You are right. At this time, the Competition Bureau may, at any time, review a joint venture. So if you are a company president, and you decide to organize a joint venture with another airline, there is a lot of effort involved in this process. If you do it right now, you don't know if six months later the Competition Bureau will decide to review your joint venture. It could happen two years later or anytime. The Competition Bureau has no obligation to do so on demand. There are two things to change in this bill. The first is to establish that, when two or more airlines want to form a joint venture, there is a need for the decision to be approved by the government within a set period of time so that they know that it has been resolved and that they can go forward. Yes, the final decision lies with the Department of Transport, you are right. It's because we decided to add another element, public interest. So the Competition Bureau will look at each proposed joint venture, and the Department of Transport will look at public interest.

The two parties will consult one another and determine whether this is a disadvantageous competitive problem for other Canadian airlines, which I certainly would not want to see or accept. It is also possible, when considering the whole project, that it is not a competition problem, that it is advantageous for passengers and that it gives them options.

In fact, it is simply a matter of making provision for public interest in the equation. I can assure you that Transport Canada will always consider the opinion of the Commissioner of Competition. It would not be a good thing if the commissioner found that there is a problem with moving forward.

[English]

The Chair: Are there any joint venture provisions under American regulation similar to what you're proposing here?

coûts pour les passagers. À titre d'information, Air Canada et United Airlines partagent déjà certains services. Si ce n'était pas le cas, il y aurait peut-être des avantages pour les vols vers des villes aux États-Unis et peut-être plus de vols à meilleurs prix pour les consommateurs.

Cela dit, dans le projet de loi, corrigez-moi si je me trompe, je crois que ce pouvoir sera retiré au Bureau de la concurrence pour les coentreprises et que le projet de loi deviendra le maître de la situation. Compte tenu du caractère urgent du projet de loi en ce qui concerne la sécurité, pouvez-vous nous expliquer pourquoi le projet de loi va retirer, je ne dirais pas un pouvoir, mais un peu, au Bureau de la concurrence entre les compagnies aériennes?

M. Garneau : Je vais retourner un peu en arrière. Vous avez raison. En ce moment, le Bureau de la concurrence peut, à n'importe quel moment, examiner une coentreprise. Alors, si vous êtes président d'une compagnie et que vous décidez d'organiser une coentreprise avec une autre compagnie aérienne, il y a beaucoup d'efforts impliqués dans ce processus. Si vous le faites en ce moment, vous ne savez pas si six mois plus tard, le Bureau de la concurrence décidera d'examiner votre coentreprise. Cela pourrait arriver deux ans plus tard ou n'importe quand. Le Bureau de la concurrence n'a aucune obligation de le faire de façon ponctuelle. Il y a deux choses à changer dans ce projet de loi. Premièrement, établir que lorsque deux lignes aériennes ou plus veulent créer une coentreprise, qu'il y ait un besoin pour que la décision soit acceptée ou non par le gouvernement dans un délai établi pour qu'elles sachent que cela a été réglé et qu'elles peuvent aller de l'avant. Oui, la décision finale revient au ministère des Transports, vous avez raison. C'est parce qu'on a décidé d'ajouter un autre élément, l'intérêt public. Alors, le Bureau de la concurrence examinera chaque coentreprise qui est proposée et le ministère des Transports examinera du côté de l'intérêt public.

Les deux parties se consulteront et détermineront s'il s'agit d'un problème de concurrence désavantageux pour d'autres lignes aériennes canadiennes, ce que je ne voudrais certainement pas voir ou accepter. Il est possible aussi, lors de l'examen de tout le projet, que ce ne soit pas un problème de concurrence, que ce soit avantageux pour le passager et que cela lui offre d'autres options.

En fait, il s'agit simplement de prévoir la question de l'intérêt public dans l'équation. Je peux vous assurer que Transports Canada tiendra toujours compte de l'opinion du commissaire à la concurrence. Ce ne serait pas une bonne chose si le commissaire constatait qu'il y a un problème avec le fait d'aller de l'avant.

[Traduction]

Le président : Les règlements américains comportent-ils des dispositions semblables à celles que vous proposez dans cette mesure législative concernant les projets conjoints?

Ms. Borges: Yes, there are, actually. We are modelling our approach after the U.S. approach. It's the Secretary of Transportation that makes the final decision there, in partnership with the Department of Commerce, but we're actually mirroring the same approach.

The Chair: Are there any Canadian airlines involved in those partnerships, in those joint ventures, like Air Canada or WestJet, in the United States?

Ms. Borges: The one that we're aware of that had come forward was one between United Airlines and Air Canada a couple of years back. They took it out because there were exceptions that the Canadian commissioner imposed on them in terms of requirements that they must fulfil in terms of routes served by the two of them versus routes served alone.

The Chair: Have you been hearing from Air Transat on this issue? I know they're very concerned about this issue. Have they made presentations to you, minister, or talked to you about this issue?

Ms. Borges: We have had numerous discussions with Air Transat on this provision, as well as the foreign ownership provision, which they also have concerns about.

The Chair: Did their arguments hold water, as far as you're concerned?

Ms. Borges: In our view, they did not. We believe the provision — which all the other carriers, by the way, agree with —

The Chair: Yes, I can see WestJet and Air Canada agreeing with it.

Ms. Borges: We believe that the provisions the way they are and the public interest examination that would come as a result of the assessment, if there are any specific concerns that Air Transat has or even in looking at partnerships, for example, with European airlines and such, they can be addressed through that public interest assessment.

The Chair: I have another question, minister. It's not exactly on the bill, but it has to do with moving grain to the West Coast. CN came upon this particular problem where they laid off a whole bunch of their people, and they are having a tough time getting them back after the lay-off period, which to my understanding is stymieing transportation efforts by CN to the West Coast, which is not a good problem to have considering the crop we're going to have as well. There is nothing in this bill that would solve that problem.

Mme Borges : En fait, oui. Nous nous inspirons de l'approche américaine. Aux États-Unis, c'est le secrétaire des transports qui prend la décision finale, en partenariat avec le département américain du Commerce, mais notre approche s'inspire de l'approche américaine.

Le président : Est-ce que des compagnies aériennes canadiennes, comme Air Canada ou WestJet, participent à ces partenariats aux États-Unis?

Mme Borges : Le seul partenariat dont nous sommes au courant a eu lieu il y a quelques années entre United Airlines et Air Canada. Ce partenariat a cessé en raison des exceptions imposées par le commissionnaire canadien concernant les exigences à respecter en ce qui a trait aux routes desservies par les deux compagnies aériennes par opposition à celles desservies par une seule.

Le président : Avez-vous eu des nouvelles d'Air Transat sur la question? Je sais que cette question préoccupe beaucoup l'entreprise. Vous a-t-elle fait des présentations, monsieur le ministre, ou vous a-t-elle parlé de cette question?

Mme Borges : Nous avons eu de nombreuses discussions avec Air Transat sur cette disposition, ainsi que sur la disposition relative à la propriété étrangère, une autre question qui préoccupe l'entreprise.

Le président : Selon vous, les arguments de l'entreprise étaient-ils valables?

Mme Borges : Selon nous, non. Nous croyons que la disposition — et, soit dit en passant, tous les autres transporteurs aériens sont d'accord avec...

Le président : Oui, j'imagine que WestJet et Air Canada sont pour.

Mme Borges : D'après nous, les dispositions actuelles et l'examen d'intérêt public qui en découlerait permettraient de remédier aux préoccupations d'Air Transat, ou même d'évaluer des points précis de certains partenariats, par exemple avec les compagnies aériennes européennes.

Le président : J'ai une autre question, monsieur le ministre. Elle ne porte pas exactement sur le projet de loi, mais sur le transport des grains vers la côte Ouest. Le CN a dû mettre à pied un grand nombre de ses employés, et il a maintenant du mal à rappeler son personnel, ce qui entrave les déplacements du CN vers la côte Ouest. C'est loin d'être souhaitable, surtout considérant les récoltes attendues. Rien dans ce projet de loi ne permettrait de résoudre le problème.

Mr. Garneau: No, that's a business decision that has to be taken, and, certainly, for CN and CP, it's in their interest to be able to provide that service. They have to make decisions with respect to their manpower. This bill doesn't touch on that issue.

The Chair: Right. The reason I bring this up is that I want to make sure that people clearly understand that when these issues with transportation are arising because CN made bad management decisions and can't get their workers back and now has a difficult time moving goods to the West Coast, that is not anything to do with us and what we're doing here.

Mr. Garneau: I would add one other thing. It's important, when we do decide whether or not we feel the grain is moving quickly enough, to look at the entire supply chain, the entire routing, because there can be problems, first of all, with natural events, such as mudslides and avalanches and things like that. In the winter, you have speed restrictions.

The Chair: I live out there; I know.

Mr. Garneau: You know all of that stuff. I will throw in the terminals as well, in the ports where they end up going. All of those are part of that long chain. It's important to not necessarily jump on one particular part of it without knowing the whole situation.

The Chair: I got it.

Senator MacDonald: Minister, I would like to speak about airport security screening for a few minutes. It's one of the biggest complaints of the travelling public in Canada. Certainly, we see it all the time, the lag, the time consumed being screened at the airport. I travel to the U.S. quite a bit. I get TSA clearance. I can go through without taking my belt off, taking my pants off, taking my jacket off. In short, I can get screened and get through American security quicker than I can through Canadian security. Why isn't this being addressed in the bill when it's such a big public issue in this country?

Mr. Garneau: I agree with you 100 per cent, senator, that we need to improve the speed with which we go through security. All I can say to you is that we're working this on a separate track.

Senator MacDonald: I want to go back to safety. We're all concerned about safety, of course. When it comes to incidents with trains and the public, trucks and cars or things of that nature, most of these accidents occur at level crossings in this country. Usually, I would assume that the train is not in the wrong place. Usually, the train that is on the track, going through a level crossing, has the right of way. This would seem to be an indication of the state of infrastructure as opposed to any particular inattention in the cab. What are we doing about the

M. Garneau : Non, cela constitue une décision d'affaires, et c'est certainement dans l'intérêt du CN et du CP de s'assurer d'être en mesure d'offrir ce service. Il revient aux entreprises de prendre les décisions qui s'imposent concernant leur main-d'œuvre. Le projet de loi n'aborde pas la question.

Le président : Oui. Je le mentionne parce que je veux m'assurer que les gens comprennent bien que si le CN prend une mauvaise décision de gestion et qu'il n'arrive pas à rappeler ses employés au travail, entraînant ainsi différents problèmes de transport, cela n'a rien à voir avec nous ni avec ce que nous faisons ici.

M. Garneau : J'ajouterais une chose. Avant de juger si les délais de transport des grains sont acceptables ou non, il est important de jeter un œil à la totalité de la chaîne d'approvisionnement, à l'ensemble du trajet. Il se peut que des phénomènes naturels retardent les choses, comme des glissements de terrain ou des avalanches. En hiver, il y a des restrictions de vitesse.

Le président : J'habite là-bas; je suis au courant.

M. Garneau : Vous savez tout cela. J'ajoute à cela les terminaux aux ports de destination. C'est un autre maillon de la longue chaîne d'approvisionnement. Il est important de ne pas jeter tout le blâme sur un des maillons sans connaître l'ensemble de la situation.

Le président : Je comprends.

Le sénateur MacDonald : Monsieur le ministre, j'aimerais qu'on parle un peu des contrôles de sécurité dans les aéroports. C'est une des choses qui irritent le plus des voyageurs au Canada. Les retards, les files d'attente à l'aéroport, c'est fréquent. Je vais aux États-Unis très souvent. J'ai une habilitation de sécurité de la TSA. Je peux donc passer sans avoir à enlever ma ceinture, mes pantalons, mon veston. Bref, c'est plus rapide pour moi de passer le contrôle de sécurité américain que le contrôle canadien. Pourquoi le projet de loi est-il muet à ce sujet, alors que c'est une énorme préoccupation du public canadien?

M. Garneau : Je suis entièrement d'accord avec vous, sénateur. Nous devons accélérer le processus. Tout ce que je peux vous dire, c'est que nous avons choisi une voie distincte pour remédier à la situation.

Le sénateur MacDonald : Je veux revenir à la sécurité. C'est évidemment une préoccupation pour tout le monde. Lorsqu'il y a une collision entre un train et un piéton, un camion, une voiture ou autre, c'est la plupart du temps à un passage à niveau. Normalement, je présume que le train est à sa place. Il a droit de passage aux passages à niveau. J'ai l'impression qu'il faut surtout s'interroger sur l'état de l'infrastructure, et ne pas nécessairement croire à une erreur d'inattention en cabine. Que fait-on à l'échelle nationale à propos de l'état de l'infrastructure

state of infrastructure in the country at these level crossings? Why isn't that in the bill?

Mr. Garneau: Senator, there are about 45,000 kilometres of railroad in this country. There are 23,000 railroad crossings. About 14,000 of them are public and 9,000 are on private lands. We put \$143 million in the 2016 budget specifically towards improving safety, and that money — a bit of it goes out every year — is focused on crossings.

If I'm not mistaken — my team can correct me — I think, last year, there were about 60 deaths at public crossings. Every time that occurs, if a car or truck is involved, we check to see, first of all: Did the gates come down where there are gates? There are not always gates. Did the lights flash? Did the bells ring where they are equipped with all of that? We decide what level of safety devices are required in each case. It is a responsibility between the communities and the railroads to be compliant with the regulations.

The truth of the matter is that, in the vast majority of cases, it's not the train that is at fault. Out of those 60-odd deaths, about 40 of them are trespassers. They are not at railway crossings necessarily. Sometimes they are. They can be along the railway track. The truth of the matter is that, in some cases, those are intentional.

But in each and every instance where there is an accident at a railway crossing, we check to see that the system has worked properly. Where we feel that there is a problem, for example, if bushes have grown beside it and obstructed the visibility that a passenger would normally expect as they approach a rail line or, obviously, if some sign or some part of the mechanism didn't work to clearly indicate that a train was coming, of course, we take action. We're always open to communities saying to us, "We have a problem here," and they can apply for funding to improve their crossing.

Senator Mercer: Minister, I get to ask the last question but also get to say thank you for your candour and being here. We appreciate that.

Mr. Garneau: Thank you, senator.

Senator Mercer: We know the questions were not always easy. This one may not be easy either. My practical question is on the issue of the LVVRs on trains that cross the border into the United States. We put LVVRs in our trains, they go across the border 24 kilometres in, and you have to switch crews. Those are the regulations. Now we have LVVRs in trains with an American crew. Do we turn off the LVVRs, and if we don't, what do we do with the data? The practical question is: Who has access to the data being collected in the United States? Is it restricted to their transportation departments? If it comes back to Canada, we now

aux passages à niveau? Pourquoi n'en est-il pas question dans le projet de loi?

M. Garneau : Sénateur, il y a environ 45 000 kilomètres de chemin de fer au pays. Il y a 23 000 passages à niveau. À peu près 14 000 d'entre eux sont publics, et 9 000 sont situés sur des terrains privés. Nous avons consacré 143 millions de dollars du budget de 2016 à l'amélioration de la sécurité, et cet argent — une portion est investie chaque année — va principalement aux passages à niveau.

Si je ne me trompe pas — mon équipe pourra me corriger —, il y a eu une soixantaine de décès aux passages à niveau. Chaque fois que cela se produit, si une voiture ou un camion est impliqué, nous vérifions d'abord si les barrières étaient abaissées, quand il y en a. Il n'y en a pas partout. Aussi, est-ce que les clignotants étaient en marche? Est-ce que la cloche avait été actionnée? Encore là, il n'y en a pas partout. Nous déterminons quels sont les dispositifs de sécurité requis selon le cas. Les collectivités et les compagnies ferroviaires se partagent la responsabilité de se conformer à la réglementation.

En réalité, dans la grande majorité des cas, le train n'est pas à blâmer. Sur la soixantaine de décès dont j'ai parlé, environ 40 étaient attribuables à des intrusions. Les accidents ne se produisent pas nécessairement aux passages à niveau. Cela arrive parfois, comme cela peut arriver le long des chemins de fer. Et il ne faut pas se le cacher, il arrive aussi que ce soit intentionnel.

Mais chaque fois qu'un accident se produit à un passage à niveau, nous vérifions si le système a bien fonctionné. Quand un problème est relevé, par exemple si de la végétation obstruait la vue à l'approche du chemin de fer, ou si un élément ou un autre du système d'avertissement a fait défaut, nous prenons évidemment les mesures qui s'imposent. Les collectivités peuvent toujours nous faire part des problèmes qu'elles remarquent, et elles peuvent présenter une demande de financement en vue d'améliorer leurs passages à niveau.

Le sénateur Mercer : Monsieur le ministre, j'ai la chance de poser la dernière question. J'en profite également pour vous remercier de votre franchise et de votre présence ici aujourd'hui. Nous vous en sommes reconnaissants.

M. Garneau : Merci, sénateur.

Le sénateur Mercer : Nous sommes conscients que ce n'était pas toujours des questions faciles. Celle-ci ne le sera peut-être pas non plus. C'est une question d'ordre pratique sur les enregistreurs audio et vidéo à bord des locomotives, ou EAVL, pour les trains qui traversent la frontière des États-Unis. On équipe les trains d'EAVL, mais à 24 kilomètres de la frontière, il faut changer d'équipe. C'est ce que veut la réglementation. Donc, les EAVL enregistrent maintenant l'équipe américaine. Doit-on arrêter l'enregistrement? Et sinon, que fait-on des données? Voici la question pratique : qui a accès aux données

have recordings of American citizens on the trains. How does this balance out so that we're protecting everybody's privacy and sovereignty?

Mr. Garneau: Your question is highly technical. If there is something that I don't answer, we'll get back to you on that. Here is what we have.

Any railway company operating in Canada or on federally regulated track is subject to the Railway Safety Act and must follow the Canadian regime. This includes Canadian companies as well as U.S.-based railway companies operating in Canada. So when they are in our neck of the woods, they have to respect us.

Based on a number of the provisions proposed in Bill C-49, Transport Canada would be able to conduct oversight activities to verify that the information collected by the LVVR in Canada, whether by Canadian or U.S. companies, is being used or communicated in accordance with Canadian laws. For example, Transport Canada would be able to conduct inspections based on the combination of the contemplated record-keeping and the electronic access log requirements to verify that LVVR data is only being used and communicated in accordance with the law. Transport Canada will also follow up on complaints to determine possible situations of non-compliance and take enforcement measures as appropriate.

That doesn't answer your question about recording data on a Canadian train of a U.S. — I don't know if we have an answer to that. Mr. Langlois?

Mr. Langlois: The Canadian regime will force a company to record while they are in Canada. We can't force them to record in the U.S. We don't have Canadian legislation applying in the U.S. The Canadian law will say record while you are in Canada. As soon as you get to the border, the obligation to record stops. Canadian law can't cross the border. The information recorded in Canada remains privileged under Canadian law. Despite the fact that the device crossed the borders and the device is in the U.S., application of Canadian law continues to apply, so the data that is collected in Canada remains privileged. The mechanism of the safeguard put in the system, including encryption, who accesses and how it is accessed will be able to be monitored, even though the locomotive is outside of Canada. The information, regardless of where it is, will remain subject to the protection of the regime that is established in legislation.

The Chair: Thank you, colleagues, and thank you, minister. This has been a good hour and a half.

I just want to say, minister, that we have a large number of citizens who want to be heard and who have given indication to us that they want to be heard. I think all colleagues here take this

recueillies aux États-Unis? Sont-elles à l'usage exclusif du département des Transports des États-Unis? Si on rapatrie les données au Canada, cela veut dire qu'on a les enregistrements des citoyens américains qui étaient à bord. Comment pouvons-nous protéger la confidentialité des uns, tout en respectant la souveraineté des autres?

M. Garneau : C'est très technique. Si je ne réponds pas tout à fait à votre question, nous pourrions vous revenir là-dessus. Voici ce que je peux vous dire.

Toute compagnie ferroviaire en opération au Canada ou qui utilise les voies ferrées de compétence fédérale est assujettie à la Loi sur la sécurité ferroviaire et doit se conformer au régime canadien. Et cela s'applique autant aux compagnies canadiennes qu'aux compagnies américaines en opération au Canada. Donc, quand elles sont chez nous, elles doivent respecter nos règles.

Différentes dispositions proposées dans le projet de loi C-49 permettraient à Transports Canada de surveiller les activités des compagnies canadiennes et américaines afin de vérifier que les données recueillies par les EAVL au Canada sont utilisées ou communiquées conformément aux lois canadiennes. Par exemple, Transports Canada pourrait mener des inspections suivant les exigences relatives à la tenue de registres électroniques et au registre d'accès électronique, de façon à s'assurer que les données des EAVL sont utilisées et communiquées légalement. Transports Canada donnera également suite aux plaintes déposées afin de déterminer s'il y a eu infraction et d'appliquer les mesures appropriées.

Cela ne répond pas à votre question sur l'enregistrement des données à bord d'un train canadien aux États-Unis. Monsieur Langlois, êtes-vous en mesure de répondre à cette question?

M. Langlois : Le régime canadien oblige les compagnies ferroviaires à enregistrer ces données en territoire canadien. Aux États-Unis, le régime canadien ne s'applique pas. Dès qu'on traverse la frontière, l'obligation d'enregistrer les données tombe. Les lois canadiennes ne peuvent pas traverser la frontière. Cependant, les données enregistrées en territoire canadien sont protégées en vertu des lois canadiennes. Même si l'appareil en tant que tel a traversé aux États-Unis, les données recueillies en territoire canadien continuent d'être protégées. Les mécanismes de protection intégrés au système — le chiffrement des données, les registres d'accès, et cetera — demeurent actifs, même si la locomotive ne se trouve plus au Canada. Les données, peu importe où elles se trouvent, demeurent protégées par le régime établi par la loi.

Le président : Merci, chers collègues, et merci, monsieur le ministre. C'est une heure et demie bien investie.

Je mentionne au passage, monsieur le ministre, que beaucoup de citoyens nous ont signifié leur volonté de se faire entendre. Tous mes collègues prennent la question très au sérieux. Nous

matter very seriously. We have no interest in impeding anything. All we're trying to do is our job. We hope to see you again before we go to clause-by-clause, minister.

Members, we have a very short meeting in camera right after this. It will only be a couple of minutes because we have to leave at 11:30.

Thank you, minister.

(The committee continued in camera.)

tentons simplement de faire notre travail. Nous espérons vous revoir avant l'étude article par article du projet de loi, monsieur le ministre.

Sénateurs, nous allons poursuivre brièvement la séance à huis clos. Nous n'en avons que pour quelques minutes, puisque nous devons partir à 11 h 30.

Merci, monsieur le ministre.

(La séance se poursuit à huis clos.)

APPEARING

Tuesday, December 12, 2017

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES

Tuesday, December 12, 2017

Transport Canada:

Helena Borges, Associate Deputy Minister;

Brigitte Diogo, Director General, Rail Safety;

Alain Langlois, General Counsel and Deputy Executive Director.

COMPARAÎT

Le mardi 12 décembre 2017

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS

Le mardi 12 décembre 2017

Transports Canada :

Helena Borges, sous-ministre déléguée;

Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire;

Alain Langlois, avocat général et directeur exécutif associé.