

**PROJET DE LOI S-3 : LOI MODIFIANT
LA LOI DE 1987 SUR LES TRANSPORTS
ROUTIERS ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE**

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 6 février 2001
Révisé le 14 mai 2001



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Direction de la
recherche parlementaire**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI S-3

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	14 mai 2001
Deuxième lecture :	15 mai 2001
Rapport du comité :	6 juin 2001
Étape du rapport :	11 juin 2001
Troisième lecture :	11 juin 2001

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	31 janvier 2001
Deuxième lecture :	7 février 2001
Rapport du comité :	3 mai 2001
Étape du rapport :	9 mai 2001
Troisième lecture :	10 mai 2001

Sanction royale : 14 juin 2001

Lois du Canada 2001, chapitre 13

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE.....	1
ANALYSE	3
A. Généralités.....	3
B. Objectifs	4
C. Transport par autocar	5
D. Sécurité des entreprises extra-provinciales de transport routier.....	5
E. Exemptions, règlements, contrôle d’application et mesures de contrainte	7
F. Dispositions transitoires	8
G. Rapport annuel	8
H. Examen des dispositions	9
I. Modifications corrélatives.....	9
J. Entrée en vigueur	9
COMMENTAIRES	9



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI S-3 : LOI MODIFIANT LA LOI DE 1987
SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS ET
D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

CONTEXTE

Le 31 janvier 2001, le projet de loi S-3 : Loi modifiant la Loi de 1987 sur les transports routiers et d'autres lois en conséquence, a été présenté au Sénat par l'honorable Fernand Robichaud, leader adjoint du gouvernement au Sénat.

La *Loi de 1987 sur les transports routiers* (LTR) s'applique aux entreprises extra-provinciales de transport routier (par camion et par autocar). Il s'agit des transporteurs routiers nationaux ou étrangers qui exploitent des services en traversant des frontières provinciales ou internationales. Le gouvernement fédéral a l'obligation constitutionnelle de réglementer ces entreprises, mais la LTR délègue ce pouvoir aux provinces.

En vertu des modifications apportées à la loi en 1987, la réglementation (délivrance de permis) par les provinces des entreprises extra-provinciales de camionnage a été subordonnée à l'application de normes d'aptitude (sécurité et assurances) prescrites par le gouvernement fédéral et à l'élimination de la plupart des contrôles économiques. Les modifications ont également investi le gouvernement fédéral du pouvoir de réglementer l'exploitation sécuritaire des transporteurs routiers extra-provinciaux.

La LTR comporte quatre grands volets :

- L'article 3 – concernant la sécurité – permet au gouvernement fédéral de réglementer la sécurité de l'exploitation des entreprises extra-provinciales de transport routier;
- La partie I (articles 4 à 6) – concernant le transport par autocar – permet aux provinces de réglementer les entreprises extra-provinciales de transport par autocar comme elles l'entendent;
- La partie II (articles 7 à 10) – concernant le camionnage – permet aux provinces de réglementer les entreprises extra-provinciales de camionnage comme elles l'entendent, pourvu qu'elles permettent à tous les transporteurs qui respectent les

normes d'aptitude (en matière de sécurité et d'assurances) prescrites par le fédéral d'exploiter leur entreprise;

- La partie III (articles 11 à 15) – concernant le camionnage intra-provincial – permet aux provinces de réglementer l'exploitation intra-provinciale des entreprises extra-provinciales de camionnage comme elles l'entendent.

D'autres volets de la loi actuelle portent sur l'application et sur les modifications corrélatives apportées à d'autres lois.

Selon le document de principe de Transports Canada intitulé *Examen de la Loi sur les transports routiers* (février 1998), le secteur canadien du transport routier a beaucoup évolué depuis 1988. La déréglementation a marqué le début d'une ère dans laquelle les gouvernements ont mis l'accent sur l'exploitation sécuritaire des transporteurs routiers. Depuis 1988, la réglementation canadienne a été établie en partie à la suite d'initiatives commerciales nationales et internationales visant à éliminer les obstacles au commerce dans les services de transport. Tant l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) que l'Accord sur le commerce intérieur prévoient des efforts d'harmonisation des normes et d'élimination des barrières dans le secteur du transport routier. Au Canada, l'Accord sur le commerce intérieur a encouragé l'examen, par un groupe de travail gouvernement-industrie, du secteur du transport par autocar, qui est fortement réglementé.

Selon le document de principe du Ministère, le gouvernement et l'industrie reconnaissent qu'un régime uniforme de sécurité du transport routier doit être fondé sur des normes reconnues. Depuis 1988, les gouvernements fédéral et provinciaux ont favorisé l'élaboration et l'application de normes canadiennes par le truchement du Code canadien de sécurité (CCS), qui régit le commerce des transporteurs routiers. Ces normes sont établies par des comités composés de représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, de l'industrie et de la population, qui font rapport au gouvernement par l'intermédiaire du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont accepté les normes du CCS et, en général, les ont appliquées, quoique parfois de façon différente. Les modifications proposées à la LTR dans le projet de loi S-3 visent à favoriser l'application uniforme de la réglementation émanant des différentes administrations.

En annonçant les modifications proposées, le ministre du Transport, l'honorable David Collenette a déclaré : « Ces modifications établissent que la sécurité des transporteurs est

l'élément principal de la réglementation fédérale des transporteurs routiers, et créent les moyens pour assurer une uniformité nationale dans la réglementation du rendement en matière de sécurité. [...] Plus précisément, ces révisions s'appuient sur les normes du Code national de sécurité pour mettre en place un système national de cotes axé sur leur rendement réel sur la route. »

S'inspirant des réformes entreprises en 1987, les modifications proposées visent à moderniser et à simplifier la réglementation des entreprises extra-provinciales de transport routier (par camion et par autocar) au Canada. Elles ont plus précisément pour effet :

- d'établir un cadre national de réglementation permettant aux provinces d'administrer un régime de sécurité s'appliquant aux entreprises extra-provinciales de transport routier, régime fondé sur des normes de sécurité nationales inscrites dans le Code canadien de sécurité à l'intention des transporteurs routiers (en particulier la norme 14 sur l'examen de la conformité et les cotes de sécurité);
- de prévoir une politique nationale de mise en œuvre de ce cadre;
- de faire en sorte que le Canada dispose des moyens nécessaires pour harmoniser la réglementation des transporteurs routiers avec les normes internationales, en créant avec divers pays des mécanismes de reconnaissance réciproque des normes, des cotes et des évaluations du rendement en matière de sécurité dans le transport routier.

Dans un communiqué, M. Collenette s'est dit heureux que ces modifications respectent les objectifs du gouvernement du Canada « de promouvoir la sécurité, de moderniser la réglementation des transports, de réduire le fardeau réglementaire sur l'industrie et d'aider à améliorer l'efficacité et la productivité de l'industrie ».

ANALYSE

A. Généralités

Les articles 1 à 8 du projet de loi modifieraient la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, alors que les articles 9 à 11 modifieraient trois autres lois en conséquence et l'article 12 traite de l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi.

L'article 1 modifierait l'article 1 de la *Loi de 1987 sur les transports routiers* en remplaçant le nom de la loi par *Loi sur les transports routiers*.

L'article 2 abrogerait certaines définitions du paragraphe 2(1) de la loi, dont les définitions de « entreprise de camionnage locale » et de « office provincial ». Il ajouterait deux nouvelles définitions pertinentes : une « entreprise extra-provinciale de transport routier », qui s'entendrait d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar ou d'une entreprise de camionnage extra-provinciale, les deux étant définies dans la loi actuelle; et une « autorité provinciale », qui s'entendrait d'une personne ou d'un organisme ayant, en vertu de la loi d'une province, le pouvoir de contrôler ou de régir les entreprises de transport routier dont l'exploitation est limitée à la province.

B. Objectifs

L'article 3 remplacerait le présent article 3 et le titre qui le précède par les articles 3 à 3.2 proposés.

La loi actuelle n'établit aucune politique générale des transports. Dans le projet de loi, le paragraphe 3(1) établirait les objectifs de la loi, qui seraient d'assurer la mise en œuvre de la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada* à l'égard des entreprises extra-provinciales de transport routier; d'axer le régime de réglementation de ces entreprises sur l'évaluation de leur rendement en matière de sécurité en fonction du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers; et d'appliquer uniformément dans tout le Canada les normes d'exploitation auxquelles ces entreprises sont assujetties. Selon le paragraphe 3(2) proposé, le gouverneur en conseil pourrait, sur recommandation du Ministre et après que celui-ci a consulté les provinces, faire des déclarations de principe sur les transports qui soient compatibles avec les objectifs énoncés au paragraphe 3(1). Le paragraphe 3(3) proposé prévoit que les autorités provinciales devraient, à l'égard des entreprises extra-provinciales de transport routier, tenir compte de toutes les déclarations de principe sur les transports faites aux termes du paragraphe 3(2) proposé.

Le Ministre pourrait mener les recherches, enquêtes et évaluations qu'il estimerait nécessaires à la mise en œuvre des objectifs de la loi (article 3.1 proposé).

Le Ministre pourrait, après avoir consulté les provinces et aux conditions qu'il préciserait, conclure avec les gouvernements provinciaux ou d'autres personnes ou organismes des accords visant la mise en œuvre des objectifs énoncés au nouvel article 3 (paragraphe 3.2(1)) proposé). De plus, le Ministre pourrait, après une telle consultation, conclure avec des États

étrangers ou des organismes de ces États étrangers, des ententes pour favoriser la mise en œuvre des objectifs de la présente loi, notamment la reconnaissance au Canada des documents similaires aux certificats d'aptitude à la sécurité délivrés par ces États ou ces organismes et la reconnaissance par ceux-ci des certificats canadiens d'aptitude à la sécurité (paragraphe 3.2(2) proposé). Selon le document de travail du Ministère sur les modifications proposées à la LTR, cette reconnaissance réciproque des normes et des cotes favoriserait une circulation des biens plus efficace et plus productive et s'inscrirait dans l'objectif d'harmonisation internationale de l'ALENA.

C. Transport par autocar

Les présents articles 4 à 6 figurent sous le titre « Partie I, Transport par autocar ». L'article 4 du projet de loi remplacerait ces titres par le titre « Transport par autocar » puisque la loi ne serait plus divisée en parties. De même, l'article 4 proposé (à l'article 4 du projet de loi) renverrait à une licence d'exploitation délivrée en application de la loi plutôt qu'en application de la partie I de la loi.

L'article 5 du projet de loi modifierait les présents articles 5 et 6 en remplaçant l'expression « l'office provincial » par l'expression « l'autorité provinciale ».

D. Sécurité des entreprises extra-provinciales de transport routier

L'article 5 du projet de loi remplacerait également les présents articles 7 à 10 par les articles 7 à 10 proposés.

De fait, les modifications proposées à la LTR permettraient aux provinces et aux territoires dont les régimes de conformité en matière de sécurité sont compatibles avec les normes du CCS d'attribuer à une entreprise extra-provinciale de transport routier (par camion ou par autocar) une cote de sécurité et d'émettre en conséquence un certificat d'aptitude à la sécurité qui serait reconnu par les autres autorités canadiennes. Dans le cas des entreprises extra-provinciales affichant un piètre rendement en matière de sécurité, les modifications proposées permettraient également à une province ou à un territoire, en vertu de la LTR, d'appliquer des sanctions, notamment d'abaisser la cote de ces entreprises et de révoquer leurs certificats d'aptitude à la sécurité – donc leur droit d'exploitation.

Sous réserve des règlements, le paragraphe 7(1) proposé subordonnerait l'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport routier (par camion ou par autocar) à l'obtention d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré par une autorité provinciale sous le régime de la *Loi sur les transports routiers* ou d'un document similaire prévu par les règlements. La forme du certificat importerait peu (paragraphe 7(2) proposé). Les lois provinciales relatives à la sécurité des entreprises de transport routier, dans la mesure où elles ne sont pas incompatibles avec la *Loi sur les transports routiers*, s'appliqueraient aux entreprises extra-provinciales de transport routier (paragraphe 7(3) proposé).

L'autorité provinciale de chaque province pourrait, en conformité avec les règlements, délivrer à une personne ou à un organisme un certificat d'aptitude à la sécurité pour l'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport routier ou révoquer un tel certificat (paragraphe 8(1) proposé). Un tel certificat d'aptitude à la sécurité serait valide partout au Canada (paragraphe 8(2) proposé). L'autorité provinciale qui examinerait les décisions relatives à la délivrance ou à la révocation des certificats d'aptitude à la sécurité pourrait établir des règles et une procédure applicables à cet égard. À défaut de telles règles ou procédure, c'est la procédure régissant le droit à l'examen des décisions relatives à la délivrance et à la révocation des permis aux entreprises de transport routier dans la province qui s'appliquerait (paragraphe 8(3) proposé).

S'il était convaincu, après avoir consulté les provinces, que l'autorité provinciale d'une province ne délivrait pas les certificats d'aptitude à la sécurité conformément à la loi, le Ministre pourrait, par arrêté, lui retirer le pouvoir de délivrer ces certificats (paragraphe 9(1) proposé), à compter de la date de publication de l'arrêté dans la *Gazette du Canada* (paragraphe 9(2) proposé). Une entreprise extra-provinciale de transport routier titulaire d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré par une autorité provinciale à qui le pouvoir de délivrance aurait été retiré devrait, dans les 60 jours suivant la publication de l'arrêté, remettre à une autre autorité provinciale une déclaration selon laquelle l'entreprise serait assujettie à sa surveillance (paragraphe 9(3) proposé).

L'article 10 proposé prévoit que le Ministre, s'il était convaincu qu'une autorité provinciale qui avait perdu son pouvoir de délivrance avait remédié à la situation et établi un plan visant à éviter toute nouvelle inobservation, devrait, par arrêté, annuler l'arrêté pris conformément au paragraphe 9(1) proposé.

E. Exemptions, règlements, contrôle d'application et mesures de contrainte

L'article 6 du projet de loi remplacerait le présent article 16 de la loi et ajouterait le nouvel article 16.1.

Le paragraphe 16(1) proposé prévoit que le Ministre pourrait, après avoir consulté les provinces susceptibles d'être touchées, soustraire à l'application de toute disposition de la présente loi ou des règlements, selon des modalités générales ou particulières de temps ou de lieu, une personne, tout ou partie d'une entreprise extra-provinciale de transport routier ou une catégorie d'entreprises extra-provinciales de transport routier. Il faudrait pour cela que le Ministre estime que la mesure est d'intérêt public et n'est pas susceptible de compromettre la sécurité du transport routier. Selon le paragraphe 16(2) proposé, le Ministre pourrait assortir l'exemption (paragraphe 16(1) proposé) des conditions qu'il estimerait indiquées.

Le paragraphe 16.1(1) proposé permettrait au gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, qui aurait consulté les provinces susceptibles d'être touchées, de prendre des règlements pour l'application de la loi, entre autres, pour ce qui est d'établir des catégories d'entreprises extra-provinciales de transport routier pour l'application de la loi; de prévoir des documents similaires pour l'application du paragraphe 7(1) proposé; de déterminer les critères conformément auxquels les autorités provinciales pourraient délivrer des certificats d'aptitude à la sécurité en vertu de l'article 8 proposé; et de déterminer la nature, l'étendue et les conditions des assurances et des cautionnements dont devraient être munis les entreprises extra-provinciales de transport routier. Les règlements pris en vertu du paragraphe 16.1(1) proposé pourraient incorporer par renvoi : a) toute norme relative à la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport routier; et b) toute règle de droit provincial relative aux entreprises de transport routier (paragraphe 16.1(2) proposé).

L'article 7 du projet de loi remplacerait les présents paragraphes 17(1) et (2) de la loi par les paragraphes 17(1) à (3) proposés afin de refléter les modifications proposées dans le projet de loi. Selon le paragraphe 17(1) proposé, le Ministre devrait, s'il constatait qu'un gouvernement d'un État étranger s'adonnait à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives à l'endroit d'entreprises extra-provinciales de transport routier canadiennes en exploitation dans cet État ou entre cet État et le Canada, mener des consultations, avec l'assentiment du ministre des Affaires étrangères, en vue de faire cesser ces pratiques. Le paragraphe 17(2) proposé renverrait à une « autorité provinciale » plutôt qu'à un « office

provincial » et à un « certificat d'aptitude à la sécurité » plutôt qu'à un « permis ». Toute autorité provinciale visée par un décret serait tenue de s'y conformer (paragraphe 17(3) proposé).

L'article 8 du projet de loi ajouterait l'article 20.1 à la LTR, afin de prévoir que le tribunal dans le ressort duquel l'accusé exerce ses activités est compétent pour connaître des poursuites pour infraction à la présente loi, indépendamment du lieu de perpétration.

L'article 9 du projet de loi remplacerait les articles 22 à 35 de la LTR par les articles 22 à 25 proposés. L'article 22 proposé renverrait à une « autorité provinciale » plutôt qu'à un « office provincial ».

F. Dispositions transitoires

Le titre précédant les articles 23 à 24 proposés serait « Dispositions transitoires ».

Selon l'article 23 proposé, une entreprise extra-provinciale de transport routier dont l'exploitation est autorisée dans une province la veille de l'entrée en vigueur de cet article serait réputée être titulaire d'un certificat d'aptitude à la sécurité délivré conformément à l'article 8 proposé.

Selon le paragraphe 24(1) proposé, les demandes de licence d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de camionnage dans une province présentées à une autorité de transport provinciale conformément au présent article 8 et pendant la veille de l'entrée en vigueur de l'article 24 proposé seraient réputées être des demandes de licence présentées en application de l'article 8 proposé. Selon le paragraphe 24(2) proposé, les demandes de licence d'exploitation d'une entreprise extra-provinciale de transport par autocar dans une province présentées à une autorité de transport provinciale conformément au présent article 5 et pendant la veille de l'entrée en vigueur de l'article 24 proposé seraient réputées être des demandes de licence présentées en application des articles 5 et 8 proposés.

G. Rapport annuel

Le Ministre serait tenu de préparer un rapport annuel contenant l'information prévue, lequel devrait être déposé devant chaque chambre du Parlement dans les 15 premiers jours de séance de la chambre suivant la fin de la rédaction du rapport par le Ministre (article 25 proposé).

H. Examen des dispositions

Entre la fin de la quatrième année et celle de la cinquième année suivant l'entrée en vigueur du nouvel article **26**, le Ministre devrait effectuer un examen complet de l'application et des effets des modifications apportées à la loi actuelle par le projet de loi et rédiger, sans délai, un rapport sur ses conclusions (paragraphe **26(1)** proposé). Le Ministre devrait mettre le rapport à la disposition du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière dès la première réunion du Conseil suivant la fin de sa rédaction (paragraphe **26(2)** proposé). **Un exemplaire du rapport devrait être déposé devant chaque chambre du Parlement dans les 30 premiers jours de séance de la chambre suivant la fin de la rédaction du rapport (paragraphe 26(3) proposé).**

I. Modifications corrélatives

Les articles 10 à 12 du projet de loi apporterait des modifications corrélatives à la *Loi d'urgence sur les approvisionnements d'énergie*, à la *Loi sur la taxe d'accises* et à la *Loi sur les grains du Canada*.

J. Entrée en vigueur

Selon l'article 13 du projet de loi, si ce dernier est adopté, la nouvelle loi, ses dispositions ou les dispositions qu'elle édicte, entreraient en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

COMMENTAIRES

Les modifications à la *Loi de 1987 sur les transports routiers* proposées dans le projet de loi S-3 ont été présentées à la Chambre des communes le 2 mars 2000 dans le projet de loi C-28 (2^e session, 36^e législature), mais ce dernier est mort au *Feuilleton* lors de la dissolution du Parlement. Le projet de loi C-28 avait été lui-même précédé par un autre, le projet de loi C-77 loi, présenté à la Chambre des communes le 25 mars 1999 (1^{re} session, 36^e législature); toutefois, ce dernier n'a pas dépassé l'étape de la première lecture et il est mort au *Feuilleton* au moment de la prorogation du Parlement. Le projet de loi C-77 renfermait aussi plusieurs dispositions apparemment controversées concernant la déréglementation économique de l'industrie du transport par autocar; ces dispositions ne se retrouvaient pas dans le projet de loi C-28 et

devaient être examinées par un comité parlementaire. Le Ministre a déclaré à l'époque que, même s'il était toujours déterminé à régler les dispositions sur le transport par autocar, il faudrait, à son avis, poursuivre le débat sans retarder les importantes mesures sur la sécurité contenues dans les modifications proposées par le projet de loi C-28.