

**PROJET DE LOI C-26 : LOI MODIFIANT LA
LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS**

**David Johansen
Division du droit et du gouvernement**

Le 20 mars 2003



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Direction de la
recherche parlementaire**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-26

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture : 25 février 2003

Deuxième lecture : 25 mars 2003

Rapport du comité :

Étape du rapport :

Troisième lecture :

Sanction royale :

Lois du Canada

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture :

Deuxième lecture :

Rapport du comité :

Étape du rapport :

Troisième lecture :

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
DESCRIPTION ET ANALYSE	2
A. Introduction	2
B. Partie 1 du projet de loi C-26 – Modifications à la <i>Loi sur les transports au Canada</i> (art. 2 à 65).....	3
1. Application de la LTC et partie I – Administration (art. 2 à 11).....	3
a. Conflits entre les accords internationaux et la <i>Loi sur la concurrence</i>	3
b. Politique nationale des transports.....	3
c. Demandes de réparation	3
d. Médiation	3
e. Information sur les transports.....	4
f. Examen du secteur	5
g. Examen de la LTC.....	5
h. Examen des fusions et acquisitions.....	5
2. Partie II de la LTC – Transport aérien (art. 12 à 29).....	6
a. Interprétation et application.....	6
b. Déplacement des dispositions relatives à l’examen des fusions et acquisitions de compagnies aériennes	7
c. Interdictions relatives aux opérations et services aériens.....	8
d. Publicité relative aux tarifs de transport aérien.....	8
e. Service intérieur.....	9
f. Licence d’exploitation d’un service international non régulier	13
g. Délivrance de permis d’affrètements internationaux	13
h. Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien	14
i. Accords	14
j. Dispositions transitoires.....	15
k. Réglementation.....	16
3. Partie III de la LTC – Transport ferroviaire (art. 30 à 54)	16
a. Définitions	16
b. Bruit du transport ferroviaire.....	17
c. Opérations financières des sociétés ferroviaires.....	18
d. Mode d’entérinement	18
e. Prix de raccordement concurrentiels	19
f. Transfert et interruption de services ferroviaires	21
g. Liste des voies d’évitement disponibles.....	24
h. Sociétés de transport publiques.....	24
i. Agents de police des chemins de fer	25

	Page
4. Partie IV de la LTC – Arbitrage de l’offre finale (art. 55 à 58).....	25
a. Exemption de l’arbitrage de l’offre finale.....	26
b. Demande d’arbitrage de l’offre finale.....	26
c. Considérations relatives à l’arbitrage.....	26
d. Offre commune de plusieurs expéditeurs.....	26
e. Offres d’autres personnes.....	27
5. Partie V de la LTC – Transport des personnes ayant une déficience	27
6. Partie V.1 de la LTC – Ponts et tunnels internationaux (art. 59).....	27
7. Partie VI de la LTC – Dispositions générales (art. 60 à 64)	29
8. Partie VII de la LTC – Abrogations, dispositions transitoires, etc.	29
C. Partie 2 du projet de loi C-26 – Modifications à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (art. 66).....	29
D. Partie 3 du projet de loi C-26 – Nouvelle Loi sur Via Rail Canada (art. 67).....	30
E. Partie 4 du projet de loi C-26 – Modifications corrélatives, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 68 à 84).....	32
COMMENTAIRE	32



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-26 : LOI MODIFIANT LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS*

CONTEXTE

Le 25 février 2003, l'honorable David Collenette, ministre des Transports, rendait public un document intitulé *Droit devant – Une vision pour les transports au Canada*. Ce document est le produit de vastes consultations commencées en juin 2000 avec la Conférence du millénaire sur les transports et poursuivies dans le cadre de tables rondes organisées dans tout le pays sous la direction du Ministre. Il énumère les mesures prévues par le gouvernement pour donner suite à nombre des recommandations formulées dans le rapport du groupe d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (ci-après, la LTC), publié en juin 2001, et dans le rapport de l'Observatrice indépendante de la transition de la restructuration de l'industrie du transport aérien, publié en septembre 2002.

Un communiqué de presse du Ministère diffusé le jour même de la publication de *Droit devant* indique que ce document aborde l'ensemble des enjeux à long terme du secteur des transports au Canada, depuis les questions relatives à la concurrence dans le transport aérien et le transport ferroviaire jusqu'aux impératifs de la sécurité en passant par les besoins essentiels en matière d'infrastructure et les problèmes environnementaux. Selon le communiqué de presse, *Droit devant* décrit la vision, le cadre stratégique et les principes qui orienteront les décisions à venir du gouvernement fédéral à certains égards essentiels comme les politiques du marché et les investissements et initiatives stratégiques en matière d'infrastructure à l'appui du programme plus général du gouvernement axé sur la compétitivité des villes, la bonne santé des collectivités, le changement climatique, l'innovation et les compétences.

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

Le jour où il a publié *Droit devant*, le ministre des Transports a aussi déposé à la Chambre des communes le projet de loi C-26 : Loi modifiant la législation régissant les transports. Le projet de loi propose une série de modifications à la LTC en guise de mesure concrète qui permet au gouvernement de respecter un certain nombre d'engagements pris dans *Droit devant*. Par exemple, le projet de loi donne suite à certains engagements relatifs au transport aérien (notamment la protection du consommateur et la protection de la concurrence intérieure), au transport ferroviaire (y compris le transport de marchandises, du grain et des passagers, le bruit produit par la construction ou l'exploitation de chemins de fer, et le transport de banlieue et la cessation d'exploitation de lignes), à la construction de ponts et de tunnels internationaux, aux projets de fusion dans le secteur des transports et aux attributions de l'Office des transports du Canada en matière de médiation. En outre, le projet de loi propose de modifier la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de promulguer une loi distincte pour VIA Rail, qui, contrairement à la plupart des sociétés d'État, n'est pas régie par une loi distincte depuis sa création en 1977 (elle a été constituée en personne morale en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*).

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Introduction

Le projet de loi C-26, intitulé Loi modifiant la législation régissant les transports (art. 1), est composé de quatre parties :

- Partie 1 – Modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (art. 2 à 65)
- Partie 2 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 66)
- Partie 3 – Nouvelle Loi sur Via Rail Canada (art. 67)
- Partie 4 – Modifications corrélatives, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 68 à 84)

La description et l'analyse qui suivent respectent l'ordre numérique des articles de chaque partie du projet de loi.

B. Partie 1 du projet de loi C-26 – Modifications à la
Loi sur les transports au Canada (art. 2 à 65)

1. Application de la LTC et partie I – Administration (art. 2 à 11)

a. Conflits entre les accords internationaux et la *Loi sur la concurrence*

L'article 2 du projet de loi modifie l'article 4 de la LTC pour clarifier le fait que les conventions ou accords internationaux relatifs au transport aérien auxquels le Canada est partie l'emportent sur toute disposition incompatible de la *Loi sur la concurrence*. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que la formulation actuelle peut donner lieu à des incompatibilités entre les dispositions négociées aux termes de ces accords internationaux et celles de la *Loi sur la concurrence*.

b. Politique nationale des transports

L'article 5 de la LTC comporte la déclaration de la Politique nationale des transports, basée sur des principes énoncés par le Parlement. L'article 3 du projet de loi modifie l'article 5 pour actualiser cette déclaration. Le nouvel article 5 souligne les principaux objectifs de la Politique (il comporte notamment une nouvelle disposition concernant l'environnement) et les conditions dans lesquelles ces objectifs sont le plus susceptibles d'être atteints.

c. Demandes de réparation

L'article 4 du projet de loi modifie l'article 27 de la LTC, qui concerne les demandes de réparation adressées à l'Office des transports du Canada (ci-après, l'Office). Il supprime l'exigence actuelle voulant que l'Office estime que le requérant subirait un « préjudice commercial important » si la réparation n'était pas accordée. Selon le Ministère, cette exigence législative est considérée comme une entrave inutile pour les requérants qui demandent à l'Office de prendre une mesure discrétionnaire.

d. Médiation

L'article 5 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, l'article 36.1, au sujet de la médiation. Il donne à l'Office le pouvoir de soumettre à la médiation des différends concernant des questions relevant de sa compétence pour éviter de passer par un arbitrage officiel. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que la médiation permet aux parties de régler leurs différends de façon plus rapide, moins litigieuse et moins coûteuse et de réduire

l'écart entre leurs points de vue avant que l'Office exerce son pouvoir d'arbitrage. Ils font également remarquer que, après un différend, les parties à un accord ayant fait l'objet d'une médiation sont généralement plus disposées à le mettre en œuvre et entretiennent des relations plus saines.

e. Information sur les transports

Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que le gouvernement a absolument besoin d'information sur les transports pour exercer convenablement son rôle de surveillance du secteur et pour élaborer des politiques et des programmes. Cette information est également essentielle pour d'autres intervenants, qui en ont besoin pour s'acquitter efficacement de leurs fonctions et responsabilités. Le projet de loi comporte un certain nombre de modifications aux dispositions relatives à la communication de données sur les transports pour permettre au Ministre de recueillir et de communiquer les renseignements utiles et d'avoir les moyens de s'assurer que l'information est effectivement transmise.

L'article 6 du projet de loi clarifie l'article 50 de la LTC en précisant les personnes qui peuvent être tenues par règlement de fournir de l'information au Ministre. Le nouvel article 50.1 (proposé à l'art. 7 du projet de loi) dispose que si les personnes dont il est question à l'article 50 ont déjà fourni de l'information sur les transports à des ministères et organismes fédéraux, le Ministre peut en demander copie à ces ministères et organismes pour éviter tout double emploi.

Le paragraphe 51(1) actuel prévoit que l'information sur les transports qu'il y a lieu de fournir au Ministre en vertu de la LTC est généralement de nature confidentielle, sous réserve de certaines exceptions. L'article 8 du projet de loi modifie l'article 51 de la LTC pour permettre au Ministre de communiquer des renseignements sur les transports, entre autres, aux personnes chargées de conseiller le gouvernement et aux fournisseurs de services relatifs aux transports (notamment l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, NAV CANADA et les administrations de pilotage), lorsque ces renseignements sont nécessaires à l'exécution de leurs fonctions et responsabilités. Par ailleurs, le principe de la confidentialité ne s'applique pas lorsque les renseignements appartiennent déjà au domaine public. Le Ministre peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prendre un règlement régissant les modalités de communication des renseignements. Les personnes à qui le Ministre communique ces renseignements doivent en protéger le caractère confidentiel.

f. Examen du secteur

La LTC actuelle prévoit que le Ministre doit, *tous les ans* avant la fin du mois de mai, déposer au Parlement un rapport sur la situation des transports au Canada au cours de l'année écoulée. L'article 9 du projet de loi modifie l'article 52 de la LTC : il prévoit que le Ministre doit, *tous les deux ans*, au cours de l'année suivant la période de deux ans, remettre au Sénat et à la Chambre des communes un rapport qui rend brièvement compte de la situation des transports au Canada. Selon les fonctionnaires du Ministère, un cycle de deux ans permet de recueillir et d'analyser suffisamment de données pour rendre compte de changements importants. La disposition actuelle soulève un problème récurrent, parce qu'il n'y a pas suffisamment de données sur un cycle annuel.

g. Examen de la LTC

L'article 10 du projet de loi modifie l'article 53 de la LTC concernant l'examen obligatoire de celle-ci : il prévoit que le Ministre doit, au plus tard en 2010, charger une ou plusieurs personnes de procéder à l'examen de la LTC et de toute autre loi fédérale dont le Ministre est responsable concernant la réglementation économique d'un mode de transport ou d'activités de transport relevant de la responsabilité législative du Parlement. Les personnes chargées de l'examen doivent déterminer si le système législatif garantit aux Canadiens un système de transport conforme à la politique nationale énoncée à l'article 5 de la LTC. L'examen doit être terminé dans un délai de 18 mois. L'article 53 actuel dispose que l'examen doit être effectué au plus tard quatre ans après l'entrée en vigueur de la LTC et qu'il doit être terminé dans un délai d'un an. Le Ministère est conscient du fait qu'un examen du fonctionnement de la LTC s'impose en permanence, mais considère qu'il faut vraisemblablement plus de quatre ans pour que les effets de changements de la structure et du rendement du secteur deviennent manifestes.

h. Examen des fusions et acquisitions

L'article 11 du projet de loi ajoute de nouveaux articles (53.1 à 53.6) à la LTC pour élargir la procédure d'examen de l'intérêt public dans les cas de fusion de compagnies aériennes (voir les art. 56.1 à 56.7 actuels) aux sociétés de transport fédérales (transport aérien,

ferroviaire et maritime, autocars, camions, aéroports, ports, etc.). Une fois terminées les enquêtes relatives à l'intérêt public et à la concurrence, le Ministre demandera au Cabinet de décider si la transaction prévue doit être approuvée avec ou sans conditions.

Le Ministère fait remarquer que le mécanisme d'examen proposé donnera lieu à une seule décision, de sorte que les parties n'auront pas à attendre deux décisions distinctes. Si le Ministre décide que la transaction proposée doit faire l'objet d'un examen de l'intérêt public, il doit charger une personne ou l'Office d'examiner les enjeux relatifs au transport national du point de vue de l'intérêt public. Parallèlement, le commissaire à la concurrence doit procéder à l'examen des enjeux relatifs à la concurrence. Le commissaire et le Ministre se concerteront au sujet du contenu des deux rapports.

2. Partie II de la LTC – Transport aérien (art. 12 à 29)

a. Interprétation et application

L'article 12 du projet de loi modifie l'article 55 de la LTC, qui énonce les définitions applicables à la partie II de la LTC. Il ajoute une définition (« fournisseur de service intérieur ») pour expliquer les nouvelles dispositions ajoutées à la LTC pour créer une nouvelle catégorie de fournisseur de services. Un fournisseur de service intérieur se présente lui-même au public comme fournisseur de service de transport aérien intérieur, mais confie la tâche de faire effectivement fonctionner son service au titulaire d'une licence pour l'exploitation d'un service intérieur (ci-après, licence intérieure).

L'article 13 du projet de loi modifie l'article 56 de la LTC concernant la non-application de la partie II de la LTC. Tout fournisseur de service de transport aérien doit se conformer aux dispositions de la partie II relatives aux licences à moins qu'il en soit exonéré aux termes de l'article 56 ou qu'il ait obtenu une exemption officielle en vertu de l'article 80. Le paragraphe 56(1) actuel prévoit que la partie II ne s'applique pas aux aéronefs employés par les Forces armées canadiennes (FAC) ou par d'autres armées coopérant avec les FAC *et* qui arborent les insignes ou les marques des FAC ou de ces autres armées. Le projet de loi propose de modifier l'article 56 pour y supprimer l'exigence que l'aéronef arbore les insignes ou marques des FAC ou de toute autre armée coopérant avec elles. Selon des sources ministérielles, les aéronefs des FAC et d'autres armées sont déjà exemptés des dispositions de la partie II parce que leurs « services » ne sont pas accessibles au public. Elles font remarquer que la suppression de

l'exigence du port des insignes ou des marques des FAC ou d'armées coopérant avec elles a pour motif que les FAC et ces autres armées louent ou nolisent souvent leurs appareils et leurs équipages pour transporter des marchandises ou du personnel ou pour d'autres raisons. Ces appareils ne porteront généralement pas d'insignes militaires, mais le rôle militaire assumé par les FAC est tel qu'aucune réglementation externe des opérations aériennes exécutées en leur nom n'est souhaitable ou pratique.

Le nouveau paragraphe 56(3) sert à exempter de la partie II les services de transport aérien fournis à la demande d'un gouvernement dans une situation d'urgence déclarée par le gouvernement fédéral ou une administration provinciale ou municipale en vertu d'une loi fédérale ou provinciale. Des sources ministérielles font remarquer qu'il n'est ni pratique ni souhaitable, dans des situations d'urgence, d'imposer à ceux qui sont prêts à apporter une aide indispensable (et qui sont bien souvent de petits transporteurs) de posséder d'avance une licence ou de demander une exemption et d'attendre la décision du Ministère.

Pour éviter les abus à cet égard, une autre disposition, le paragraphe 56(4), a été ajoutée pour donner au Ministre le pouvoir d'interdire, par arrêté, à des fournisseurs de services de transport aérien de fonctionner aux termes d'exemptions prévues au nouveau paragraphe 56(3) ainsi que le pouvoir d'exiger la suspension des opérations d'un service de transport aérien si, selon lui, il y va de l'intérêt public.

Pour permettre au Ministre de mettre en œuvre sans délai un arrêté pris en vertu du nouveau paragraphe 56(4), une autre disposition, le paragraphe 56(5), a été ajoutée pour exempter l'arrêté de l'examen, de l'enregistrement et de la publication normalement exigibles en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires*.

b. Déplacement des dispositions relatives à l'examen des fusions
et acquisitions de compagnies aériennes

L'article 14 du projet de loi abroge les articles 56.1 à 56.7 de la LTC concernant la procédure d'examen de l'intérêt public applicable aux fusions et acquisitions de compagnies aériennes : ces dispositions sont remplacées par les nouveaux articles 53.1 à 53.6, qui, comme nous l'avons dit, élargissent la procédure pour l'appliquer aux *autres* sociétés de transport sous réglementation fédérale.

c. Interdictions relatives aux opérations et services aériens

L'article 15 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition à la LTC, l'article 57.1, et modifie les articles 58 et 59 concernant les licences relatives aux services de transport aérien. Le nouvel article 57.1 prévoit que nul ne peut assumer le rôle de *fournisseur de service intérieur* à moins d'être titulaire de la licence exigible et d'être couvert par l'assurance-responsabilité prévue par la LTC. L'article 58 actuel – qui dispose qu'une licence délivrée en vertu de la partie II en vue de l'*exploitation d'un service aérien* est incessible – est modifié : il s'applique désormais à *toutes* les licences délivrées en vertu de la partie II, de sorte que la disposition s'applique aussi à la nouvelle catégorie de titulaires de licence que sont les fournisseurs de service intérieur.

L'article 59 de la LTC interdit la vente, directe ou indirecte, de services de transport aérien à moins que, lorsque la partie II l'exige, l'intéressé possède une licence visant ce service délivrée sous le régime de la partie II. La modification interdit également la vente de services de transport aérien lorsqu'une licence est suspendue.

La restriction porte sur les services intérieurs comme sur les services internationaux réguliers et non réguliers (nolisés).

d. Publicité relative aux tarifs de transport aérien

La protection des consommateurs est l'une des principales caractéristiques du projet de loi C-26. C'est ainsi que l'article 16 du projet de loi ajoute de nouvelles dispositions, les articles 60.1 à 60.4, concernant la publicité relative aux tarifs de service aérien. Le nouvel article 60.1 dispose qu'un titulaire de licence ou son représentant qui fait de la publicité pour un service de transport aérien au Canada ou en provenance du Canada, prix inclus, doit indiquer dans la même annonce le *montant total* que l'acheteur devra payer pour le service. Le nouvel article 60.2 prévoit qu'il n'est pas nécessaire d'inclure dans ce montant les droits ou frais perçus pour le compte d'une administration aéroportuaire s'ils sont indiqués à titre distinct et que leur montant ou leur ordre de grandeur est précisé dans l'annonce. De même, il n'est pas nécessaire d'inclure les droits exigibles en vertu de l'article 11 de la *Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien* ou les autres droits ou frais perçus par le titulaire de licence pour le compte d'un gouvernement si ces droits ou frais sont indiqués à titre distinct et si leur montant ou leur ordre de grandeur est précisé dans l'annonce. Par ailleurs, il n'est pas nécessaire d'inclure les taxes fédérale et provinciale payables par l'acheteur (p. ex. TPS, TVH et TVP), à l'exception du droit prévu à l'article 11 de la *Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du*

transport aérien, si les taxes sont indiquées à titre distinct (leur montant n'a pas besoin d'être précisé) dans l'annonce. L'objet du nouvel article 60.1 est de protéger les voyageurs en garantissant que les prix qu'on leur fournit dans des annonces sont clairs, ne prêtent pas à confusion et reflètent le prix total qu'ils devront payer pour obtenir le service. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que les consommateurs pourront ainsi faire une estimation raisonnable du coût total du voyage à partir d'une annonce, comparer les annonces des différents transporteurs et éviter toute surprise lorsqu'ils apprendront le prix total de leur voyage au moment de l'achat.

Le nouvel article 60.2 interdit à un titulaire de licence ou à son représentant d'annoncer le prix d'un service de transport aérien si personne ne peut obtenir ce service à ce prix. Cette disposition vise à interdire la pratique qui consiste à annoncer des tarifs peu élevés qui, en fait, ne sont pas disponibles, par exemple en annonçant le tarif d'un trajet simple alors que ce tarif n'est disponible que si le client achète le billet de retour.

Le nouvel article 60.3 dispose que les titulaires de licence doivent inclure dans les contrats qu'ils concluent avec des grossistes, des voyagistes, des affréteurs ou d'autres personnes associées à la fourniture de services de transport aérien au public une exigence selon laquelle le grossiste, le voyagiste, l'affréteur, etc., respectera lui aussi les articles 60.1 et 60.2 de la LTC. Cet article vise à mettre tous les annonceurs de tarifs de transport aérien sur un pied d'égalité. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que l'obligation de respecter ces règles ne peut être imposée directement aux revendeurs, car ils ne relèvent pas de la sphère de compétence fédérale.

Le nouvel article 60.4 permet à l'Office, sur la recommandation du Ministre, d'adopter des règlements concernant l'annonce des tarifs de transport aérien au Canada et en provenance du Canada. S'il advenait donc qu'il faille clarifier les nouveaux articles 60.1 à 60.3, cela serait possible par réglementation.

e. Service intérieur

L'article 62 actuel permet au Ministre, s'il juge souhaitable dans l'intérêt public de délivrer une licence intérieure à un fournisseur qui n'est pas canadien, d'exempter, *par arrêté* et pour la durée de l'arrêté, ledit fournisseur des dispositions du sous-alinéa 61a)(i) exigeant qu'il soit de nationalité canadienne. L'article 18 du projet de loi modifie l'article 62 de la LTC en supprimant l'exigence de l'arrêté et permet d'accorder ainsi l'exemption rapidement en cas de besoin et d'éviter la longue procédure d'exemption par arrêté.

L'article 64 de la LTC a trait aux avis que doit diffuser le titulaire de licence désireux d'interrompre ou de réduire le service intérieur. L'article 19 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, le paragraphe 64(3.1), qui prévoit que la disposition ne s'applique pas aux titulaires responsables d'un service intérieur saisonnier par nature qui ne fonctionne que huit mois ou moins par an. La raison en est que les fournisseurs saisonniers offrent un service unique à une clientèle unique, généralement dans des zones éloignées, et que l'interruption de ce genre de service n'a pas sur une collectivité les mêmes répercussions que l'interruption d'un service régulier.

L'article 20 du projet de loi modifie le paragraphe 66(1) pour donner à l'Office la possibilité d'exercer, *de sa propre initiative*, son pouvoir à l'égard des tarifs voyageurs ou tarifs de fret ou des augmentations de tarifs voyageurs ou tarifs de fret qui sont *excessifs* sur des trajets où il n'y a qu'un seul fournisseur de service intérieur. Le paragraphe 66(2) est modifié lui aussi : l'Office a désormais la possibilité d'exercer, *de sa propre initiative*, son pouvoir à l'égard des *gammes de prix insuffisantes* en matière de tarifs voyageurs et de tarifs de fret sur des trajets où il n'y a qu'un seul fournisseur de service intérieur. Ces modifications, d'après les fonctionnaires du Ministère, tiennent au fait que les transporteurs, les agents de voyage et les voyageurs eux-mêmes ne sont guère enclins à adresser une plainte officielle à l'Office. Ils se contentent de fournir de l'information à l'Office, lequel est ensuite dans une position où il est au courant de la situation sans pouvoir agir. Habilité à agir de sa propre initiative par les paragraphes 66(1) et (2), l'Office sera en mesure de faire enquête et de prendre les mesures qui conviennent, que l'information ait été obtenue par le truchement d'une plainte en bonne et due forme ou autrement.

Le paragraphe 66(3) est modifié pour que l'Office, ayant conclu qu'il y a lieu d'agir en application des paragraphes 66(1) ou (2), puisse (et non « doive », comme c'est actuellement le cas) tenir compte des facteurs énumérés dans la disposition. D'autres critères sont ajoutés, et l'Office a désormais le pouvoir de tenir compte de *tout* renseignement ou facteur qu'il estime pertinent.

Le nouveau paragraphe 66(4.1) dispose que l'Office ne doit pas rendre d'ordonnance en vertu des paragraphes 66(1) ou (2) concernant un titulaire de licence qui est le seul fournisseur sur un trajet, si un autre service, qui n'est pas entre ces deux points, représente néanmoins une solution de rechange valable, compte tenu des facteurs énumérés dans la

disposition. Selon le Ministère, cette disposition incite l'Office à tenir compte du marché plutôt que des points de service proprement dits et à prendre une décision juste sur la question de savoir si le fournisseur en cause a effectivement le monopole du service.

Le paragraphe 66(6), qui donnait temporairement à l'Office le pouvoir de rendre une ordonnance de sa propre initiative en vertu des paragraphes 66(1) ou (2), est abrogé, et le renvoi à cette disposition est supprimé du paragraphe 66(7).

L'article 21 du projet de loi modifie l'article 67 de la LTC concernant la publication des tarifs. L'alinéa 67(1)a) est modifié : il dispose que le titulaire d'une licence intérieure doit afficher *bien en vue* dans ses bureaux un écriteau indiquant que ses tarifs de transport intérieur, *y compris les conditions de transport*, sont à la disposition du public, qui peut les consulter. Le titulaire est également tenu de permettre cette consultation. Le nouvel alinéa 67(1)a.1) prévoit que le titulaire doit publier les conditions de transport sur son site Web s'il vend son service intérieur au moyen de ce site. Ces modifications font en sorte que les conditions de transport, qui comportent des renseignements importants pour les voyageurs, sont accessibles dans les bureaux du titulaire et sur son site Web.

L'article 67.2 actuel prévoit que l'Office peut, sur réception d'une plainte écrite, conclure que les conditions de transport appliquées par le titulaire d'une licence intérieure à son service intérieur sont excessives ou indûment discriminatoires et suspendre ou annuler ces conditions pour y substituer d'autres conditions. L'article 22 du projet de loi modifie cet article pour permettre *aussi* à l'Office d'exercer, *de sa propre initiative*, le pouvoir de rendre une décision de ce genre. La logique est la même que pour les modifications apportées aux paragraphes 66(1) et (2) (voir ci-dessus).

L'article 68 actuel autorise les contrats confidentiels entre le titulaire d'une licence intérieure (un transporteur) et « une autre partie » concernant le service de transport aérien intérieur. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que, si le contrat confidentiel a trait à des voyages accessibles au public, il peut jouer au détriment du consommateur. Ils donnent l'exemple d'un voyageur qui conclut un contrat confidentiel avec une compagnie aérienne, mais qui vend des places sur les avions de cette compagnie à des voyageurs. Dans ce cas, les passagers peuvent estimer que non seulement les règles publiées ne s'appliquent pas à eux, mais aussi que, comme les stipulations du contrat sont confidentielles, ils ne sont pas en mesure de déterminer les conditions applicables à leur transport. C'est pour remédier à ce

problème que l'article 23 du projet de loi modifie le paragraphe 68(1) pour que les *conditions de transport* relatives aux contrats ci-dessus *ne puissent pas* rester confidentielles. Une nouvelle disposition, le paragraphe 68(1.1), prévoit une exception à cette règle lorsqu'un employeur est partie au contrat et que le contrat a trait aux déplacements de ses employés. Dans ce cas, l'employeur est au courant des conditions de transport, et c'est à lui qu'il incombe de décider s'il y a lieu ou non de communiquer cette information aux employés.

L'article 24 du projet de loi ajoute quatre nouvelles dispositions, les articles 68.1 à 68.4, concernant les licences de fournisseur de service intérieur. Le nouvel article 68.1 dispose que l'Office doit délivrer une licence de fournisseur de service intérieur à un requérant pourvu que celui-ci fasse la preuve qu'il est canadien, qu'il est en possession d'un contrat remplissant les conditions requises avec un titulaire de licence intérieure concernant le service qui sera fourni dans le cadre de la licence demandée, qu'il remplit les conditions requises en matière de financement et d'assurance-responsabilité et qu'il a l'intention de se présenter au public comme fournisseur du service en question. L'Office doit également être convaincu que le requérant n'a pas enfreint l'article 59 au titre d'un service intérieur au cours des 12 derniers mois. L'article 59 interdit la vente de service de transport aérien à moins que le transporteur ait obtenu une licence.

L'objet de la disposition ci-dessus est d'autoriser une nouvelle catégorie de titulaires d'une licence de fournisseur de service intérieur (définie à l'art. 55) qui se présentent au public comme fournisseurs d'un service aérien intérieur, mais qui, en réalité, sous-traitent l'exploitation du service proprement dit au titulaire d'une licence intérieure. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que l'Office a récemment eu connaissance d'un certain nombre de cas où des entités (p. ex. des administrations aéroportuaires) concluent ce genre de contrat. Dans ce cas, la partie qui se présente comme le fournisseur du service ne possède pas le document d'aviation canadien qui lui permettrait d'obtenir une licence intérieure. En réalité, c'est l'exploitant de l'avion auquel le fournisseur de service intérieur sous-traite l'exploitation effective du service qui possède ce document. Les fonctionnaires font remarquer que cette nouvelle catégorie fournit à l'Office un moyen plus transparent de reconnaître ces types d'entente. Pour protéger les intérêts des voyageurs, le fournisseur de service intérieur est tenu d'être couvert par une assurance suffisante et de se conformer aux normes financières requises.

Le nouvel article 68.2 permet au Ministre, s'il le juge utile ou souhaitable dans l'intérêt public, d'exempter le titulaire d'un permis de fournisseur de service intérieur de la

condition relative à la nationalité canadienne. Cette possibilité est du même ordre que celle qui est prévue à l'article 62 pour les titulaires d'une licence intérieure.

Selon le nouvel article 68.3, l'Office doit suspendre ou annuler la licence d'un titulaire si celui-ci cesse de remplir l'une ou l'autre des conditions énoncées à l'article 68.1.

Le nouvel article 68.4 prévoit que les paragraphes 63(2) et (3) et les articles 64 à 68 s'appliquent aux titulaires de licences de fournisseur de service intérieur, de sorte que ces titulaires sont assujettis aux mêmes exigences que les titulaires de licences intérieures en vertu de la partie II de la LTC.

f. Licence pour l'exploitation d'un service international non régulier

L'article 73 actuel énonce les conditions que doit remplir un requérant pour obtenir de l'Office l'autorisation d'exploiter un service international non régulier. Les nouveaux paragraphes 73(1.1) et (2.1) prévus à l'article 25 du projet de loi donnent à l'Office le pouvoir de refuser de délivrer une licence pour l'exploitation d'un service international non régulier à un requérant canadien ou non canadien si, de l'avis de l'Office, il est dans l'intérêt public de prendre cette décision. Ce pouvoir est assujéti à toute directive ministérielle diffusée aux termes de l'article 76. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que l'Office a parfois estimé qu'il n'était pas en mesure de tenir compte de certains facteurs, comme la politique étrangère ou la sécurité nationale, qu'il aurait légitimement dû pouvoir examiner pour décider s'il y avait lieu ou non d'accorder une licence d'exploitation pour un service international non régulier. Ce manque de latitude, ajoutent-ils, ne permet pas à l'Office de tenir compte des sensibilités internationales. Ils rappellent que le seul moyen par lequel l'Office peut le faire est d'obtenir des instructions du Ministre aux termes de l'article 76, lequel dispose qu'il faut également obtenir l'accord du ministre des Affaires étrangères. Les fonctionnaires estiment que cet unique mode d'examen de l'intérêt public limite le pouvoir de l'Office et impose un fardeau inutile aux ministres.

g. Délivrance de permis d'affrètements internationaux

L'exploitant d'un service international non régulier doit être en possession d'une licence aux termes de l'article 73 pour ce service et d'un permis pour chaque programme de d'affrètement qu'il exploite. L'article 26 du projet de loi ajoute deux nouvelles dispositions à la LTC, les articles 75.1 et 75.2, qui ont trait à la délivrance de permis d'affrètements internationaux. Le nouvel article 75.1 prévoit que la délivrance, la modification ou l'annulation d'un permis d'affrètement international *doivent* être conforme aux règlements pris en application

de l'alinéa 86(1)e). Le nouvel article 75.2 donne à l'Office le pouvoir de refuser de délivrer un permis s'il estime qu'il y va de l'intérêt public. Ce pouvoir est assujéti à toute instruction donnée par le Ministre à l'Office en vertu de l'article 76. La logique de cette modification est la même que celle des changements proposés à l'article 73.

h. Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien

L'article 27 modifie le paragraphe 85.1(1) relatif à la désignation du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien (CPTA). Cette modification a pour but de permettre au Ministre de confier à un membre (permanent ou temporaire) de l'Office le soin d'assumer les fonctions de CPTA. À l'heure actuelle, le Ministre *doit* désigner un membre *temporaire*. L'article 9 de la LTC dispose qu'un membre temporaire ne peut rester en fonction plus de deux années consécutives. La modification permet au CPTA de prolonger un travail valable et d'acquérir de l'expérience.

i. Accords

L'article 28 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, l'article 85.2, à la LTC. Le nouveau paragraphe 85.2(1) prévoit que l'Office peut, dans les circonstances prévues dans la disposition en question, ordonner au titulaire d'une licence intérieure ou d'une licence de fournisseur de service intérieur de conclure un accord avec un autre titulaire de licence intérieure ou de licence de fournisseur de service intérieur : pour avoir accès à son programme de fidélisation s'il en a un; pour que les deux titulaires de licences offrent des services intérieurs sur un trajet continu; pour que les deux titulaires offrent, sur un trajet continu, des tarifs communs applicables aux services intérieurs; pour que les recettes tirées des tarifs communs applicables aux services intérieurs sur un trajet continu soient réparties entre les deux titulaires de licence. Les fonctionnaires du Ministère décrivent les accords relatifs à ces trois derniers objets comme des « accords inter-compagnies », des « accords de tarif pluritransporteur » et des « accords de proportionnalité ».

Le nouveau paragraphe 85.2(2) prévoit que l'Office peut rendre une ordonnance en vertu du paragraphe 85.2(1) à condition seulement que, après consultation du commissaire à la concurrence, il soit d'avis que l'absence d'accord amoindrirait considérablement la

concurrence et qu'il conclue que l'accord n'entraînera pas de difficultés financières pour le titulaire de licence assujéti à l'ordonnance.

Le paragraphe 85.2(3) dispose que, pour déterminer si l'accord peut entraîner des difficultés financières, l'Office doit se demander si le titulaire auquel l'accord sera imposé est déjà lié par des accords inter-compagnies, de tarif pluritransporteur ou de proportionnalité avec un autre titulaire de licence intérieure ou de licence de fournisseur de service intérieur.

Selon le nouveau paragraphe 85.2(4), si l'Office rend une ordonnance imposant un accord, mais que les titulaires de licence ne parviennent pas à s'entendre sur les conditions de l'accord, il peut, à la demande de l'une ou l'autre partie, imposer des « conditions commerciales qu'il estime raisonnables », notamment relativement à la durée de l'accord. L'Office peut préciser le délai dans lequel l'accord doit être conclu. Le titulaire de licence qui demande l'accord peut refuser de le conclure s'il n'accepte pas les conditions proposées par l'Office.

Le nouveau paragraphe 85.2(5) donne à l'Office, sur recommandation du Ministre, le pouvoir de préciser par règlement les facteurs dont il pourra tenir compte dans la détermination de ce qui constitue une « condition commerciale raisonnable » et une « source de contraintes financières » pour l'application de cette disposition.

Pour justifier le nouvel article 85.2, les fonctionnaires du Ministère font remarquer que, si le marché intérieur évolue (Air Canada occupe actuellement environ 67 p. 100 du marché), l'accès à un réseau national ou régional, tout comme l'accès à un important programme de fidélisation, reste crucial pour les chances de succès d'un transporteur indépendant. Ils ajoutent que les modifications proposées énoncent des conditions d'accès sans date d'expiration et prévoient la possibilité de tenir compte de l'évolution, prévisible et imprévisible, du marché. C'est pourquoi ces dispositions sont applicables à tous les transporteurs selon les circonstances, et non seulement à Air Canada. Les fonctionnaires rappellent que l'Office sera en mesure d'évaluer chaque demande à titre distinct du point de vue des avantages pour la concurrence et des difficultés financières éventuelles pour le titulaire de licence auquel on demande de conclure un accord.

j. Dispositions transitoires

Les paragraphes 28(2) et (3) sont des dispositions transitoires concernant le nouvel article 85.2. Le paragraphe 28(2) dispose que les engagements pris actuellement par Air

Canada devant le commissaire à la concurrence concernant le programme Aéroplan cesseront d'être valides dès l'entrée en vigueur du nouvel alinéa 85.2(1)*a*). L'objet de la disposition transitoire est, selon les fonctionnaires du Ministère, d'éviter chevauchement et confusion entre la nouvelle disposition et les garanties données par Air Canada au commissaire à la concurrence.

Le paragraphe 28(3) prévoit que les garanties données par Air Canada au commissaire à la concurrence concernant les accords inter-compagnies, de tarif pluritransporteur et de proportionnalité ne seront plus valides dès l'entrée en vigueur des alinéas 85.2(1)*b*) à *d*). La logique de ces dispositions est la même que celle qui s'applique au paragraphe 28(2).

k. Réglementation

L'article 29 modifie le paragraphe 86(1), qui a trait au pouvoir de réglementation de l'Office relativement à la gestion du système d'attribution de licences relatives aux services aériens. Le nouvel alinéa 86(1)*d.1*) donne à l'Office le pouvoir d'adopter un règlement concernant les conditions d'un contrat conclu entre un fournisseur de service intérieur et un titulaire de licence intérieure pour offrir un service intérieur. Par ailleurs, le nouveau sous-alinéa 86(1)*h*)(iv) permet à l'Office d'adopter un règlement exigeant qu'un titulaire de licence affiche les conditions de transport de son service international sur son site Web si celui-ci sert à vendre ce service. L'alinéa 86(1)*j*) est clarifié dans la version anglaise par remplacement de « persons in conjunction with whom air services are provided » par « persons associated with the provision of air services to the public ». La nouvelle disposition inclut, pour plus de clarté, les *grossistes en voyage* parmi les exemples de personnes de ce genre, aux côtés des voyageurs et des affrêteurs.

3. Partie III de la LTC – Transport ferroviaire (art. 30 à 54)

a. Définitions

L'article 30 du projet de loi modifie l'article 87 de la LTC, qui définit les divers termes employés dans la partie III de la LTC. Le projet de loi ajoute la définition de « région métropolitaine », entendue comme région classée comme région métropolitaine de recensement par Statistique Canada au cours du dernier recensement. Cette définition permet de délimiter les zones géographiques pour lesquelles des lignes de chemin de fer, des voies d'évitement et des

épis doivent être fournis aux gouvernements et aux administrations de transport urbain conformément aux articles 145 et 146.2 de la LTC.

Le projet de loi ajoute la définition de « société de transport publique », entendue comme étant VIA Rail Canada Inc., un fournisseur de services de transport par rail de passagers désigné par le Ministre ou une administration de transport de banlieue.

Enfin, le projet de loi ajoute la définition de « administration de transport de banlieue », entendue comme entité qui est contrôlée par le gouvernement fédéral ou provincial ou une administration municipale ou lui appartient et qui fournit des services publics de transport de passagers dans une région métropolitaine. Cette définition permet de préciser les entités qui ont le droit de recevoir une offre d'achat de surplus de lignes de chemin de fer, de voies d'évitement ou d'épis dans les régions métropolitaines conformément aux procédures énoncées dans la partie III de la LTC.

b. Bruit du transport ferroviaire

La loi actuelle ne prévoit pas de procédure d'examen pour les plaintes relatives au bruit du transport ferroviaire (ces plaintes sont généralement suscitées par des manœuvres de wagons). L'article 31 propose donc d'ajouter de nouvelles dispositions, les articles 95.1 à 95.4, pour donner à l'Office le pouvoir de régler les plaintes relatives au bruit du transport ferroviaire dans le cadre de la construction ou du fonctionnement de lignes de chemin de fer sous réglementation fédérale.

Le nouvel article 95.1 prévoit qu'une société ferroviaire doit s'assurer que la construction ou l'exploitation d'une ligne de chemin de fer produise le moins de bruit possible, compte tenu de ses obligations législatives, de ses exigences opérationnelles et du lieu où ces activités ont lieu.

Le nouvel article 95.2 prévoit que l'Office peut, après concertation avec les parties intéressées, produire et publier des lignes directrices concernant les éléments dont il tiendra compte pour déterminer si une société ferroviaire respecte l'article 95.1 et le mode de résolution commune des plaintes relatives au bruit. Ces lignes directrices informeront les collectivités et les sociétés ferroviaires des facteurs dont l'Office tiendra compte pour régler les plaintes relatives au bruit.

Le nouvel article 95.3 dispose que l'Office, sur réception d'une plainte, peut ordonner à une société ferroviaire de prendre les mesures qu'il juge raisonnables pour que la construction ou l'exploitation de la ligne de chemin de fer produise le moins de bruit possible, compte tenu des facteurs mentionnés à l'article 95.1. Si l'Office a publié des lignes directrices en vertu de l'article 95.2, il doit vérifier si les mesures de collaboration énoncées dans les lignes directrices ont été épuisées avant de procéder à une enquête ou d'organiser une audience. Cette disposition vise à encourager la résolution des différends sans faire intervenir la réglementation et à réduire le plus possible l'objet du litige avant que l'Office s'en mêle.

Les dispositions relatives au bruit s'appliquent également, avec les modifications exigées par la situation, aux sociétés de transport publiques comme VIA Rail (nouvel art. 95.4).

c. Opérations financières des sociétés ferroviaires

Les articles 32 à 35 remplacent généralement une grande partie des articles 104 à 106 par des dispositions modifiées applicables aux opérations financières des sociétés ferroviaires. Le nouvel article 104 précise les types d'instruments financiers qui doivent être déposés au bureau du Registraire général du Canada ou à tout autre endroit que le gouverneur en conseil déterminera par décret. Selon des sources au ministère fédéral des Transports, la modernisation de la terminologie vise à refléter les pratiques actuelles du secteur concernant les opérations et les instruments financiers relatifs à l'équipement ferroviaire. Le nouvel article 105 permet de déposer les documents attestant des opérations comme les hypothèques, les baux, etc. prévus par la disposition au bureau du Registraire général du Canada ou à tout autre endroit que le gouverneur en conseil déterminera par décret. Le nouvel article 105.1 autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements à ces divers égards.

Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que les paragraphes 106(5) et (6) sont remplacés par des dispositions qui ajoutent une nouvelle condition selon laquelle une ordonnance de la Cour fédérale n'entame pas le droit des créanciers de prendre possession du matériel roulant d'une société ferroviaire. Ils ajoutent que cette modification règle une lacune créée par l'interprétation d'une disposition législative américaine analogue par un tribunal américain.

d. Mode d'entérinement

L'article 36 du projet de loi modifie l'article 108 de la LTC concernant la demande adressée à la Cour fédérale par les administrateurs d'une société ferroviaire insolvable

pour obtenir confirmation d'un mode d'entérinement entre la société et ses créanciers. Les paragraphes 108(2) et (5) sont abrogés, de sorte qu'il n'est plus nécessaire de publier dans la *Gazette du Canada* l'avis de demande et l'avis de confirmation et d'enregistrement du mode d'entérinement. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que cette disposition s'aligne sur les pratiques actuelles des registraires provinciaux et américains.

e. Prix de raccordement concurrentiels

L'article 37 du projet de loi modifie l'article 111 de la LTC, qui définit certains termes pour l'application de la section IV intitulée « Prix, tarifs et services » (art. 111 à 139) de la partie III (transport ferroviaire). La définition de « prix de ligne concurrentiel » est abrogée et remplacée par celle de « prix de raccordement concurrentiel ». La définition de « transporteur de liaison » est également remplacée. Un « prix de raccordement concurrentiel » s'entend du prix établi par l'Office au titre d'une demande présentée en vertu de l'article 131 de la LTC. Un « transporteur de liaison » est une société ferroviaire, autre qu'un transporteur local, qui effectue du transport à destination ou à partir d'un lieu de correspondance sur une partie d'un parcours continu. La définition n'exige plus qu'il y ait accord entre l'expéditeur et le transporteur de liaison sur le trajet. La définition actuelle de « lieu de correspondance » reste telle quelle : c'est le lieu où la ligne d'une compagnie de chemin de fer est raccordée avec celle d'une autre compagnie de chemin de fer et où des wagons chargés ou vides peuvent être garés jusqu'à livraison ou réception par cette autre compagnie.

L'alinéa 128(1)b) actuel autorise l'Office à adopter un règlement concernant le tarif *fixe* par wagon à facturer pour l'interconnexion. L'article 38 du projet de loi modifie cette disposition pour permettre à l'Office de prescrire le tarif *maximal* par wagon et non un tarif fixe, de sorte que les parties puissent convenir d'un tarif inférieur.

L'article 40 du projet de loi modifie l'article 129 de la LTC pour préciser les circonstances dans lesquelles un expéditeur peut demander à l'Office de fixer un prix de raccordement concurrentiel.

L'article 41 du projet de loi modifie l'article 130 de la LTC (concernant les tarifs) pour imposer au transporteur local l'obligation de fournir à l'expéditeur un tarif applicable au transport entre le lieu d'origine et le lieu de destination et entre un lieu d'origine ou de destination et le lieu de correspondance le plus proche avec un autre transporteur (c.-à-d. le lieu le plus rapproché où le transport peut être confié à un transporteur de liaison). Cette disposition a pour objet de permettre à l'Office de procéder à une évaluation en vertu du paragraphe 131(2).

L'article 42 du projet de loi remplace généralement les articles 131 à 133 de la LTC par les nouveaux articles 131 à 133.1. Le nouvel article 131 précise qu'un expéditeur peut demander à l'Office de régler l'une ou l'autre des questions suivantes sur lesquelles l'expéditeur et le transporteur local n'arrivent pas à s'entendre : le tarif applicable entre le lieu d'origine ou de destination (selon le cas) et le lieu de correspondance le plus proche avec un transporteur de liaison, la désignation du parcours continu, la désignation du lieu de correspondance le plus proche et la façon dont le transporteur local doit remplir ses obligations en matière de service. Avant que l'Office puisse examiner une demande, il doit déterminer si l'expéditeur n'a pas d'autres moyens efficaces, bien adaptés et concurrentiels de transporter ses biens et si le tarif fixé par le transporteur local pour le trajet entre le lieu d'origine et le lieu de destination est supérieur au 75^e percentile de recettes par tonne-kilomètre pour le même genre de service assuré par le transporteur local dans des conditions analogues. L'Office doit régler la question soulevée dans la demande dans les 45 jours suivant la réception de la demande. De plus, l'expéditeur n'a pas le droit de demander un arbitrage d'offre finale au titre d'un prix de raccordement concurrentiel fixé par l'Office (pendant qu'il est en vigueur) ou envisagé en vertu des dispositions relatives au prix de raccordement concurrentiel.

Le nouvel article 132 prévoit que l'Office ne peut pas fixer de prix de raccordement concurrentiel pour le transport de remorques ou de conteneurs sur wagons plats ou pour des chargements incomplets, à moins qu'ils arrivent à un port du Canada par voie maritime en vue du transport par rail ou par rail en vue du transport par eau. Cette même interdiction s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 131(3) actuel). Par ailleurs, le nouvel article 133 dispose que le prix de raccordement concurrentiel ne peut être fixé pour la partie du transport qui dépasse 50 p. 100 du nombre total de kilomètres de trajet par rail ou au-delà de 1 200 kilomètres (le chiffre le plus élevé étant celui retenu). Cette même interdiction s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 131(4) actuel).

Le nouvel article 133.1 prévoit que les prix de raccordement concurrentiels doivent se trouver entre le 75^e et le 90^e percentile de recettes par tonne-kilomètre pour le même genre de service assuré par le transporteur local dans des conditions analogues. Ces taux ne doivent pas être inférieurs aux coûts variables de transport déterminés par l'Office. Cette dernière disposition s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 133(4) actuel).

L'article 43 du projet de loi ajoute deux nouvelles dispositions, les articles 135.1 et 135.2, à la LTC. Le nouvel article 135.1 dispose que l'information employée par l'Office pour fixer un prix de raccordement concurrentiel est confidentielle et qu'elle ne peut être divulguée au requérant. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que la raison de cette disposition est que l'Office aura notamment recours à des renseignements commerciaux secrets sur les autres opérations de la société ferroviaire.

Le nouvel article 135.2 prévoit que, lorsque le prix de raccordement concurrentiel a été fixé pour le trajet d'un expéditeur, aucun autre prix ne peut être fixé pour le même trajet pendant que le prix déjà fixé est en vigueur. Cette disposition garantit donc que, lorsqu'un prix de raccordement concurrentiel a été fixé pour un trajet, le requérant ne peut pas demander de nouveau cette mesure pendant que le prix est en vigueur.

L'article 44 du projet de loi modifie les paragraphes 136(1) et (4) en raison du remplacement de « prix de ligne concurrentiel » par « prix de raccordement concurrentiel ».

L'article 45 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, l'article 136.1, qui donne au gouverneur en conseil le pouvoir de suspendre le fonctionnement des dispositions relatives au prix de raccordement concurrentiel s'il estime que la stabilité financière d'une société ferroviaire est gravement compromise pour cette raison.

f. Transfert et interruption de services ferroviaires

Le paragraphe 141(1) actuel de la LTC prévoit qu'une société ferroviaire doit dresser et actualiser un plan indiquant, pour chacune de ses lignes, si elle a l'intention de continuer à l'exploiter ou de prendre, dans les trois ans qui suivent, des mesures pour en interrompre l'exploitation. Le paragraphe 141(2) prévoit que la société ferroviaire doit mettre le plan à la disposition du public, pour que celui-ci puisse le consulter dans les bureaux désignés à cette fin par la société ferroviaire. L'article 46 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, le paragraphe 141(2.1), qui dispose qu'une société ferroviaire doit, dans les dix jours suivant la modification de son plan, en aviser le Ministre, l'Office, les gouvernements concernés et les administrations de transport de banlieue. Ainsi, les parties intéressées sont informées suffisamment à l'avance et ont la possibilité d'évaluer l'intérêt qu'elles auraient à acquérir une ligne sans prolonger la procédure d'interruption.

La LTC prévoit un certain nombre de mesures auxquelles les sociétés ferroviaires doivent se conformer avant d'interrompre l'exploitation d'une ligne de chemin de fer.

L'article 47 du projet de loi modifie l'article 143 de la LTC : il dispose que l'annonce de vente ou de transfert d'une ligne de chemin de fer dont l'exploitation peut être poursuivie (c'est l'une des mesures en question) doit indiquer l'existence éventuelle d'un accord entre la société ferroviaire et une société de transport publique (p. ex. VIA Rail) concernant le transport de voyageurs sur la ligne. Cette disposition fait en sorte que l'acheteur éventuel sera au courant de l'existence d'obligations.

Les articles 48 et 49 abrogent l'actuel paragraphe 144(2) pour le remplacer par une nouvelle disposition, l'article 144.1, qui prévoit que, lorsqu'une société de transport publique exploite un service de voyageurs conformément à un accord avec une société ferroviaire sur une ligne de chemin de fer vendue, louée ou transférée, le cessionnaire assume à l'égard de la société de transport publique pour la durée de l'accord les droits et obligations de la société qui transfère la ligne de chemin de fer. Lorsque les droits et obligations d'une société ferroviaire aux termes d'un accord avec VIA Rail sont transférés à une autre entité en vertu de la disposition ci-dessus, la partie de la ligne de chemin de fer à laquelle l'accord s'applique est déclarée être un ouvrage à l'avantage général du Canada. La déclaration cesse d'être en vigueur dès que VIA Rail cesse d'exploiter un service de voyageurs sur la partie de la ligne de chemin de fer à laquelle s'applique la déclaration ou si l'exploitation de la ligne de chemin de fer est interrompue.

Ces mesures garantissent la continuité des accords de services de voyageurs lorsque des lignes de chemin de fer sont vendues ou transférées. Par ailleurs, la disposition concernant VIA Rail fait en sorte que cette société continuera d'avoir accès aux lignes de chemin de fer transférées sur lesquelles fonctionnent ses services et qu'elle pourra se prévaloir du nouveau recours (résolution de conflits) à la disposition des sociétés de transport publiques aux termes des nouveaux articles 152.1 à 152.3.

L'article 50 du projet de loi modifie l'article 145 de la LTC : une société ferroviaire qui propose de vendre ou de transférer une ligne de chemin de fer dans le cadre de la procédure d'interruption de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer doit l'offrir aux gouvernements fédéral et provincial, aux administrations de transport de banlieue et aux administrations municipales sur les territoires desquels passe la ligne en question. Cette modification permet d'inclure les administrations de transport de banlieue dans la série des offres obligatoires aux pouvoirs publics dans les circonstances énoncées dans cette disposition.

L'article 51 du projet de loi remplace les articles 146 et 146.1 de la LTC par les nouveaux articles 146 et 146.1 à 146.4. Le nouvel article 146 précise que, lorsqu'une société ferroviaire a respecté la procédure énoncée aux articles 143 à 145 de la LTC, mais qu'aucun accord de vente, de location ou de transfert n'est conclu dans le cadre de cette procédure, et une fois que la société a informé l'Office de l'interruption de l'exploitation de la ligne, elle est relevée de toute obligation aux termes de la LTC en ce qui concerne l'exploitation de la ligne et des opérations des sociétés de transport publiques. De plus, lorsqu'une ligne de chemin de fer revient à la société ferroviaire au terme d'un accord de location ou de transfert, la société ferroviaire doit, dans les 60 jours suivant la réversion, reprendre ses opérations sur la ligne ou suivre la procédure énoncée aux articles 143 à 145.

Le nouvel article 146.1 fait en sorte que, lorsqu'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I est loué, puis ultérieurement rendu à une société ferroviaire, celle-ci doit suivre la procédure d'interruption de l'exploitation énoncée aux articles 143 à 145, afin de donner aux parties intéressées la possibilité d'acquérir l'embranchement avant l'interruption de service. Si le service est interrompu, la société ferroviaire doit indemniser la municipalité ou la circonscription dans laquelle l'embranchement se trouve sous la forme de trois versements annuels de 10 000 \$ pour chaque mille de ligne sur le territoire de la municipalité ou de la circonscription.

Le nouvel article 146.2 dispose que les sociétés ferroviaires doivent dresser et actualiser une liste « des voies d'évitement et des épis » (segments de lignes) qu'elles ont l'intention de démonter dans les régions métropolitaines. Elles doivent publier cette liste sur leur site Web et en informer certaines parties dans les dix jours. Elles ne sont pas autorisées à prendre des mesures pour démonter une voie d'évitement ou un épi avant que 12 mois se soient écoulés à partir du moment où la voie d'évitement ou l'épi en question a été inscrit sur la liste. Avant de démonter une voie d'évitement ou un épi, une société ferroviaire doit les offrir aux gouvernements, aux administrations de transport de banlieue et aux administrations municipales pour un montant ne dépassant pas leur valeur nette de récupération (VNR). La procédure est analogue à celle que prévoient les nouveaux articles 145 et 146, selon lesquels des lignes de chemin de fer sont offertes aux gouvernements, aux administrations de transport de banlieue et aux administrations municipales.

Le nouvel article 146.3 permet à une partie à qui une ligne de chemin de fer est offerte conformément à l'article 145 ou à qui une voie d'évitement ou un épi est offert conformément à l'article 146.2 de demander à l'Office de déterminer la VNR, et ce, en tout temps avant l'expiration du délai dont elle dispose pour accepter l'offre. Le requérant doit rembourser l'Office des frais associés à sa demande. Selon les dispositions actuelles, une partie doit accepter l'offre de vente de la société ferroviaire avant que l'Office détermine la VNR. La possibilité d'obtenir le montant de la VNR avant de faire une offre facilite le processus décisionnel du gouvernement, de l'administration de transport de banlieue ou de l'administration municipale qui envisage d'acquérir la ligne, la voie d'évitement ou l'épi.

Le nouvel article 146.4 dispose que les nouveaux articles 146.2 et 146.3 s'appliquent, avec les modifications qu'impose la situation, aux gares de voyageurs du Canada qu'une société ferroviaire a l'intention de vendre, de louer, de transférer ou de démanteler. Autrement dit, les sociétés ferroviaires doivent offrir les gares de voyageurs qu'elles ont l'intention de vendre, de louer ou de démanteler aux gouvernements, aux administrations de transport de banlieue et aux administrations municipales selon une procédure analogue à celle qui s'applique aux voies d'évitement et aux épis.

g. Liste des voies d'évitement disponibles

L'article 52 du projet de loi introduit une nouvelle disposition, l'article 151.1, qui prévoit que les sociétés ferroviaires doivent afficher sur leur site Web une liste des voies d'évitement (dans la région de l'Ouest) où des wagons peuvent être chargés par des producteurs de céréales. Les sociétés ferroviaires doivent donner un préavis de 60 jours avant de cesser l'exploitation de ces voies d'évitement. Cette disposition donne aux agriculteurs le temps de prendre d'autres mesures ou de s'entendre avec les sociétés ferroviaires pour maintenir l'exploitation de ces voies d'évitement.

h. Sociétés de transport publiques

L'article 53 du projet de loi ajoute de nouvelles dispositions, les articles 152.1 à 152.4, qui ont trait aux sociétés de transport publiques. Le nouvel article 152.1 précise que, lorsqu'une société de transport publique et une société ferroviaire n'arrivent pas à s'entendre sur un tarif, une condition ou une modalité applicable à l'exploitation d'un service voyageurs sur les

installations de la société ferroviaire, la société de transport publique peut, après avoir fait des efforts raisonnables pour régler la question, demander à l'Office de trancher. L'Office peut aussi être invité par la société de transport publique ou par la société ferroviaire à intervenir si, après avoir fait des efforts raisonnables pour trouver une solution, l'une et l'autre ne parviennent pas à s'entendre sur l'application d'une décision antérieure de l'Office. Cette procédure remplace l'arbitrage de l'offre finale actuellement offert aux sociétés de transport publiques à l'article 160.

Le nouvel article 152.2 prévoit que, lorsque, suivant une demande adressée en vertu de l'article 152.1, l'Office fixe le montant à payer par la société de transport publique pour l'utilisation des installations ou des services de la société ferroviaire, il doit tenir compte, entre autres, de certains facteurs énoncés dans la disposition.

Le nouvel article 152.3 prévoit que les décisions de l'Office concernant les différends entre la société de transport publique et la société ferroviaire (si la demande a été adressée par la société de transport publique en vertu de l'art. 152.1) lieront les parties pour une période de cinq ans ou pour toute autre période convenue par les parties et précisée dans la décision.

Pour plus de transparence et dans l'intérêt public, le nouvel article 152.4 dispose que les futurs contrats conclus entre des sociétés ferroviaires et des sociétés de transport publiques devront être mis à la disposition de quiconque en fait la demande. Cette obligation s'applique également aux contrats actuels, sauf lorsque l'Office, à la demande de l'une des parties au contrat, décide, s'il le juge utile, d'exclure un contrat ou une partie d'un contrat au motif que la divulgation de leur contenu serait susceptible de faire du tort au requérant.

i. Agents de police des chemins de fer

L'article 54 du projet de loi abroge l'article 158 de la LTC concernant le pouvoir de nommer des agents de police. La raison en est que ce pouvoir est transféré à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (voir l'art. 66 du projet de loi).

4. Partie IV de la LTC – Arbitrage de l'offre finale (art. 55 à 58)

L'arbitrage de l'offre finale est une procédure généralement à la disposition de l'expéditeur insatisfait des tarifs ou des conditions de service proposés par une société

ferroviaire. Cette procédure suppose l'intervention d'un arbitre indépendant, chargé d'examiner les offres finales de l'expéditeur et de la société ferroviaire et de choisir l'une ou l'autre.

a. Exemption de l'arbitrage de l'offre finale

L'article 55 du projet de loi modifie l'article 160 de la LTC pour préciser qu'une société de transport publique ne peut pas demander d'arbitrage de l'offre finale pour régler un différend avec une société ferroviaire. La raison en est qu'un nouveau mécanisme de règlement est prévu aux articles 152.1 à 152.4 pour régler les litiges entre une société de transport publique et une société ferroviaire. Ces articles prévoient l'intervention de l'Office.

b. Demande d'arbitrage de l'offre finale

L'article 56 du projet de loi modifie le paragraphe 161(1) de la LTC pour préciser que l'arbitrage de l'offre finale s'applique également aux frais, aux tarifs ou aux conditions applicables à tout *service connexe*.

c. Considérations relatives à l'arbitrage

L'article 57 du projet de loi modifie l'article 164.1 de la LTC pour que la condition énoncée au paragraphe 164(2) selon laquelle l'arbitre doit déterminer si l'expéditeur dispose d'autres moyens efficaces, bien adaptés et concurrentiels de transporter ses marchandises s'applique également lorsque le différend porte sur des questions concernant des frais de fret inférieurs à 750 000 \$. Cette modification vise à régler une anomalie dans la LTC actuelle, aux termes de laquelle l'arbitre doit déterminer si l'expéditeur dispose d'autres moyens efficaces, bien adaptés et concurrentiels de transporter ses marchandises lorsque le différend porte sur des questions concernant des frais de fret de plus de 750 000 \$, mais qu'il n'a pas d'obligation analogue lorsque le montant est inférieur à 750 000 \$. Cette obligation s'applique désormais dans tous les cas.

d. Offre commune de plusieurs expéditeurs

L'article 58 du projet de loi ajoute de nouvelles dispositions, les articles 169.1 et 169.2, à la LTC. Le nouvel article 169.1 prévoit que deux ou plusieurs expéditeurs peuvent s'associer et soumettre une offre commune à l'arbitrage en ce qui concerne des tarifs, des frais

ou des conditions lorsque la question soumise à l'arbitrage de l'Office est commune à tous les expéditeurs. Dans ce cas, l'arbitre peut prolonger d'un maximum de 60 jours le délai dans lequel il doit rendre sa décision. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que, en permettant à plusieurs expéditeurs de s'associer, on permet à un groupe dont la plainte est commune de demander réparation à des titres qui peuvent être anodins pour un seul expéditeur, mais qui peuvent avoir un effet cumulatif important pour plusieurs expéditeurs. Ils ajoutent que cette disposition permettra de réduire les frais engagés par les expéditeurs pour présenter leurs offres à l'égard, par exemple, des frais de surestaries (frais de retard) ou du nettoyage des wagons, car les frais sont élevés pour un seul expéditeur demandant réparation pour ce genre de petite transaction.

e. Offres d'autres personnes

Le nouvel article 169.2 prévoit que les articles 161 à 169 s'appliquent à toute personne (ou groupe de personnes demandant une réparation commune), autre que l'expéditeur, à qui s'appliquent des prix ou des frais exigés ou proposés par un transporteur pour le transport de marchandises ou pour des services connexes, ou des conditions imposées à leur égard. Cette disposition permet donc à toute partie assujettie à un barème tarifaire, par exemple un exploitant de terminal, de demander l'arbitrage d'une offre finale.

5. Partie V de la LTC – Transport des personnes ayant une déficience

Le projet de loi C-26 ne propose pas de modification à la partie V de la LTC.

6. Partie V.1 de la LTC – Ponts et tunnels internationaux (art. 59)

L'article 59 du projet de loi ajoute une *nouvelle* partie à la LTC, la partie V.1 : elle comprend les articles 172.1 à 172.7, qui ont trait au pouvoir d'approuver la construction ou la modification de ponts et de tunnels internationaux.

La construction et la modification de ponts et de tunnels internationaux sont des questions qui relèvent de la sphère de compétence fédérale aux termes de l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que, à l'heure actuelle, en l'absence de mécanisme général dans le droit canadien à cet égard, la construction et

la modification de ponts et des tunnels internationaux sont abordées au cas par cas, sans perspective ni mécanisme d'approbation uniformes.

Le nouvel article 172.1 définit les termes « pont ou tunnel international » et « modification » pour les besoins de la nouvelle partie V.1 de la LTC. Un « pont ou tunnel international » est un pont ou un tunnel ou toute partie de l'un ou l'autre qui relie un endroit du Canada à un endroit situé hors du Canada.

Par « modification », la LTC entend notamment la conversion, l'agrandissement et le changement d'utilisation d'un pont ou d'un tunnel international. La définition exclut l'exploitation et l'entretien.

Le nouvel article 172.2 prévoit que la partie V.1 ne porte pas atteinte à l'application d'autres lois fédérales, notamment celles qui exigent l'obtention d'autorisations à l'égard d'un pont ou d'un tunnel international. Autrement dit, des lois comme la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi sur les pêches* et la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, qui peuvent toucher la construction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel international, continuent de s'appliquer.

Le nouvel article 172.3 exige l'autorisation du gouverneur en conseil pour la construction d'un pont ou d'un tunnel international.

Le nouvel article 172.4 prévoit que le promoteur de la construction ou de la modification d'un pont ou d'un tunnel international doit en faire la demande au Ministre et obtenir l'approbation du gouverneur en conseil. Le requérant doit fournir au Ministre les plans, les devis, les études, les méthodes et toute autre information, notamment au sujet du financement du projet ou de son exploitation, que le Ministre pourra lui demander ou que la réglementation lui impose de produire. Selon le Ministère, cette disposition vise à ce que le Ministre soit convaincu que le projet de construction ou de modification fait l'objet d'une diligence raisonnable et qu'il est financièrement viable.

Le nouvel article 172.5 autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du Ministre, à approuver de tels projets aux conditions qu'il estime indiquées. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler ces conditions. Toute partie assujettie à ces conditions est tenue de s'y conformer.

Le nouvel article 172.6 permet au Ministre, entre autres, d'ordonner la destruction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel construit ou modifié sans l'approbation du gouverneur en conseil.

Le nouvel article 172.7 énonce les infractions et les peines associées au non-respect des dispositions de la partie V.1.

7. Partie VI de la LTC – Dispositions générales (art. 60 à 64)

Les articles 60 à 64 du projet de loi modifient les dispositions de la LTC relatives aux sanctions administratives pécuniaires.

L'article 60 du projet de loi modifie l'article 177 de la LTC pour permettre au Ministre de désigner toute disposition de l'article 51 (confidentialité de l'information sur les transports fournie au Ministre en vertu de la LTC) ou d'un règlement adopté en vertu des articles 50 ou 51 comme des dispositions susceptibles d'exécution par voie de sanctions administratives pécuniaires. Les articles 61 à 63 du projet de loi modifient les articles 178 à 180 de la LTC en fonction de la modification apportée à l'article 177. L'article 64 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, l'article 180.1, qui permet au Ministre de déléguer la fonction d'exécution des dispositions ci-dessus à l'Office. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que l'exécution par voie de sanctions administratives pécuniaires est jugée plus efficace que la déclaration de culpabilité par procédure sommaire, quoiqu'il reste possible de procéder par cette voie en vertu des articles 173 à 176.

8. Partie VII de la LTC – Abrogations, dispositions transitoires, etc.

Le projet de loi C-26 ne propose pas de modification à la partie VII de la LTC.

C. Partie 2 du projet de loi C-26 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 66)

L'article 66 du projet de loi propose d'ajouter une nouvelle partie à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* : il s'agit de la partie IV.1, intitulée « Agents de police », qui comprend les nouveaux articles 44 et 44.1. Les dispositions relatives à la nomination d'agents de police des chemins de fer actuellement contenues passent de l'article 158 de la partie III de la LTC au

nouvel article 44 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Selon les fonctionnaires du Ministère, les dispositions visées s'inscrivent plus justement dans la loi relative à la sécurité ferroviaire, qui régit la sécurité et la protection des opérations ferroviaires.

L'article 66 du projet de loi ajoute une disposition entièrement nouvelle, le nouvel article 44.1, qui impose à toutes les sociétés ferroviaires sous réglementation fédérale de créer des procédures de règlement des plaintes contre des agents de police des chemins de fer, de charger une ou plusieurs personnes de mettre en œuvre ces procédures et de charger une ou plusieurs personnes de recevoir et de régler les plaintes. Par ailleurs, la société ferroviaire doit remettre au Ministre un exemplaire de ses procédures à cet égard et mettre en œuvre les recommandations du Ministre, y compris celles sur la façon dont ces procédures doivent être rendues publiques. Cette disposition fait qu'il existe un mécanisme d'examen indépendant pour traiter les plaintes contre des agents de police des chemins de fer.

D. Partie 3 du projet de loi C-26 – Nouvelle
Loi sur Via Rail Canada (art. 67)

En 1977, VIA Rail a été constituée en société sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* sans loi distincte à son sujet. L'article 67 du projet de loi propose de promulguer une loi spéciale sur VIA Rail. La loi proposée comporte 20 articles.

L'article 1 de la nouvelle loi en donne le titre : Loi sur VIA Rail Canada (ci-après, la LVRC).

L'article 2 définit les termes pour l'application la LVRC. L'article 3 prévoit la prorogation, sous le régime de la LVRC, de la société VIA Rail Canada Inc., constituée le 12 janvier 1977 sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La Société portera désormais le nom de « VIA Rail Canada ».

L'article 4 de la LVRC dispose que celle-ci est réputée être la loi constitutive de la Société pour l'application de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (qui concerne les sociétés d'État). L'article 5 précise que, au moment de l'entrée en vigueur de l'article 3 de la LVRC, la *Loi canadienne sur les sociétés par action* cessera de s'appliquer à la Société : autrement dit, VIA Rail sera désormais régie par la LVRC.

L'article 6 de la LVRC prévoit que les actions de VIA Rail Canada Inc. seront annulées sans remboursement du capital et que le capital constitue un excédent de capital. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que des actions ne sont pas nécessaires puisque VIA Rail Canada est une société à actionnaire unique.

Le ministre des Transports est le ministre de tutelle de la Société pour l'application de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (art. 7 de la LVRC).

L'article 8 de la LVRC prévoit que VIA Rail Canada a pour mandat de gérer et d'assurer un service voyageurs sûr et efficace au Canada. Il lui permet également d'utiliser le matériel, les installations et les ressources excédentaires à des fins commerciales liées à sa mission en vue de limiter la nécessité de puiser sur le Trésor pour son financement. Pour ce faire, la Société a, sous réserve des autres dispositions de la LVRC, « la capacité d'une personne physique ».

La Société n'est pas un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada (art. 10 de la LVRC).

Le siège de la Société est situé à Montréal, sauf avis contraire du gouverneur en conseil (art. 11 de la LVRC). L'article 12 de la LVRC prévoit la création d'un conseil d'administration composé d'un maximum de 15 administrateurs, y compris le président et le directeur général. Le président et le directeur général sont nommés par le gouverneur en conseil, tandis que les autres administrateurs sont désignés par le Ministre, sur approbation du gouverneur en conseil. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer que ces dispositions sont conformes à la taille du conseil d'administration actuel et que la procédure de désignation est conforme aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'article 13 dispose que le président doit présider les réunions du conseil et remplir les autres fonctions prévues dans les règlements de la Société. En l'absence du président, le conseil peut charger un autre administrateur de faire fonction de président pendant une période maximale de 90 jours ou, sur approbation du gouverneur en conseil, pendant une période plus longue s'il y a lieu.

L'article 14 précise que le directeur général est chargé de l'orientation et de la gestion des affaires courantes de la Société et qu'il doit exercer les fonctions prévues par les règlements de la Société. En l'absence du directeur général, le conseil peut charger un administrateur ou un employé de la Société de remplir les fonctions du directeur pendant une période maximale de 90 jours ou, sur approbation du gouverneur en conseil, pendant une période plus longue s'il y a lieu.

Les articles 15 à 20 de la LVRC sont des dispositions transitoires permettant à la Société de continuer à fonctionner telle quelle. Les membres du conseil d'administration, le président et le directeur général continuent d'exercer leurs fonctions jusqu'à expiration de leur mandat. La propriété, les droits et obligations, les actions en justice ou les plaintes et les règlements de VIA Rail Canada Inc. passent sous l'égide de VIA Rail Canada.

Essentiellement, les dispositions proposées font passer la régie de VIA Rail Canada de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* à la LVRC. Cela ne modifie pas la structure de la Société, pas plus que son fonctionnement ou son statut de société d'État.

E. Partie 4 du projet de loi C-26 – Modifications corrélatives,
dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 68 à 84)

Les articles de la partie 4 du projet de loi prévoient un certain nombre de dispositions corrélatives et de coordination en fonction d'autres lois et l'entrée en vigueur des dispositions du projet de loi.

COMMENTAIRE

Les modifications à la *Loi sur les transports au Canada* que propose le projet de loi C-26 sont le produit de vastes consultations auprès du secteur, des parties intéressées, des provinces et territoires et notamment des consultations publiques organisées par le comité de révision de la *Loi sur les transports au Canada*.

Jusqu'ici, la presse a publié quelques commentaires sur le document stratégique intitulé *Droit devant*, que Transport Canada a publié le jour même où le projet de loi C-26 était déposé, mais n'a guère commenté le projet de loi proprement dit.

Par exemple, dans un article intitulé « Air Canada, railways slam transportation blueprint », paru dans le *National Post* du 26 février 2003, le journaliste faisait remarquer que Air Canada comme le Canadien national ont critiqué le modèle décrit dans *Droit devant* en soutenant que les lignes directrices ne tiennent pas compte de préoccupations pressantes et ouvrent la voie à la re-réglementation.