

**PROJET DE LOI C-44 : LOI MODIFIANT
LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS**

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

Le 19 avril 2005



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Service d'information et
de recherche parlementaires**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-44

CHAMBRE DES COMMUNES

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

Première lecture : 24 mars 2005

Deuxième lecture :

Rapport du comité :

Étape du rapport :

Troisième lecture :

SÉNAT

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

Première lecture :

Deuxième lecture :

Rapport du comité :

Étape du rapport :

Troisième lecture :

Sanction royale :

Lois du Canada

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
A. Points saillants.....	2
DESCRIPTION ET ANALYSE.....	3
A. Introduction.....	3
B. Partie 1 du projet de loi C-44 – Modifications à la <i>Loi sur les transports au Canada</i> (art. 2 à 71)	3
1. Application de la LTC et partie I – Administration (art. 2 à 15)	3
a. Incompatibilité entre certaines conventions internationales et la <i>Loi sur la concurrence</i> (art. 2).....	3
b. Politique nationale en matière de transports (art. 3)	3
c. Composition de l’Office (art. 4 à 6)	4
d. Demandes de réparation (art. 7).....	4
e. Exécution des décisions et arrêtés de l’Office (art. 8)	4
f. Médiation (art. 9).....	4
g. Renseignements sur les transports (art. 10 à 12).....	5
h. Examen de la situation de l’industrie (art. 13).....	6
i. Examen de la LTC (art. 14)	6
j. Examen des fusions et acquisitions (art. 15).....	7
2. Partie II de la LTC – Transport aérien (art. 16 à 30)	9
a. Définitions et champ d’application (art. 16)	9
b. Remplacement des dispositions sur l’examen des fusions et acquisition de compagnies aériennes (art. 17).....	10
c. Vente de service aérien (art. 18)	10
d. Licence de service intérieur (art. 19 à 26).....	10
e. Délivrance de permis d’affrètement international (art. 27).....	12
f. Plaintes relatives au transport aérien (art. 28)	13
g. Règlements (art. 29 et 30).....	13
3. Partie III de la LTC – Transport ferroviaire (art. 31 à 58).....	14
a. Définitions et champ d’application (art. 31)	14
b. Bruit (art. 32)	15
c. Opérations financières des compagnies de chemin de fer (art. 33 à 36).....	16
d. Projet de concordat (art. 37).....	16
e. Prix, tarif et services (art. 38 à 47)	17
f. Transferts et cessation de l’exploitation de lignes (art. 48 à 53).....	20
g. Revenu admissible maximal pour le mouvement du grain (art. 54).....	22
h. Liste de voies d’évitement (art. 55)	23

	Page
i. Règlement de différends (sociétés de transport publiques et compagnies de chemin de fer) (art. 56)	23
j. Accords avec les ministres des transports provinciaux (art. 57).....	24
k. Agents de police des chemins de fer (art. 58).....	24
4. Partie IV de la LTC – Arbitrage (art. 59 à 62).....	25
a. Exemption d’arbitrage (art. 59).....	25
b. Recours à l’arbitrage (art. 60).....	25
c. Éléments à prendre en considération (art. 61).....	25
d. Offre conjointe – expéditeurs (art. 62).....	25
e. Application – autres personnes (art. 62)	26
f. Médiation (art. 62).....	26
5. Partie V de la LTC – Transport des personnes ayant une déficience	27
6. Partie V.1 de la LTC (nouvelle) – Ponts et tunnels internationaux (art. 63).....	27
a. Définitions et application (nouveaux art. 172.01 à 172.04).....	27
b. Construction et modification (nouveaux art. 172.05 à 172.11)	28
c. Règlements (nouveaux art. 172.12 à 172.14).....	28
d. Directives d’urgence (nouveaux art. 172.15 à 172.2).....	29
e. Constitution de personnes morales par lettres patentes (nouveaux art. 172.21 à 172.28).....	29
f. Actions d’une personne morale (nouvel art. 172.29)	30
g. Mesures de contrainte (nouveaux art. 172.3 à 172.32).....	30
7. Partie VI de la LTC – Dispositions générales (art. 64 à 68).....	31
8. Partie VII de la LTC – Abrogations, dispositions transitoires, etc. (art. 71).....	32
C. Partie 2 du projet de loi C-44 – Modifications à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (art. 72 et 73).....	32
D. Partie 3 du projet de loi C-44 – Nouvelle <i>Loi sur VIA Rail Canada</i> (art. 74)	33
1. Titre et définitions (nouveaux art. 1 et 2)	33
2. Prorogation (nouveaux art. 3 à 6)	33
3. Ministre de tutelle (nouvel art. 7)	34
4. Mission et capacité (nouveaux art. 8 à 10)	34
5. Sièges et conseil d’administration (nouveaux art. 11 et 12).....	34
6. Président du conseil (nouvel art. 13).....	35
7. Premier dirigeant (nouvel art. 14).....	35
8. Dispositions transitoires (nouveaux art. 15 à 20).....	35
E. Partie 4 du projet de loi C-44 – Modifications corrélatives, Dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 75 à 88).....	35
COMMENTAIRE.....	36



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-44 : LOI MODIFIANT
LA LÉGISLATION RÉGISSANT LES TRANSPORTS*

CONTEXTE

Le 24 mars 2005, l'honorable Jean-C. Lapierre, ministre des Transports, déposait à la Chambre des communes le projet de loi C-44 : Loi modifiant la législation régissant les transports. Le projet de loi est semblable à bien des égards au projet de loi C-26 qui le précédait, qui portait le même titre et a qui été déposé à la Chambre des communes le 23 février 2003, c'est-à-dire au cours de la 2^e session de la 37^e législature⁽¹⁾. Le projet de loi C-26 en était au stade de l'étude en comité lorsqu'il est mort au *Feuilleton* au moment de la prorogation du Parlement.

Presque toutes les dispositions du projet de loi C-44 apportent des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). « Ces modifications traitent des principaux enjeux à long terme en matière de transport au Canada, a déclaré M. Lapierre. Elles amélioreront l'efficacité des secteurs ferroviaire et aérien, accroîtront la concurrence, contribueront à protéger l'environnement et fourniront un cadre stable pour les investissements. »

* 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.

(1) On trouvera un aperçu des différences entre les deux projets de loi dans David Johansen, *Différences notables entre deux projets de loi modifiant la législation régissant les transports (C-44 et C-26)*, PRB 05-01F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, avril 2005.

A. Points saillants

Les points saillants du projet de loi sont les suivants :

- Il énonce, dans la LTC, une nouvelle politique nationale des transports, plus moderne et plus simple, qui confirme les principes établis et en instaure de nouveaux, par exemple en matière de sûreté et de protection de l'environnement.
- Il fait passer le nombre des membres de l'Office des transports du Canada (l'Office) de sept à cinq.
- Il ajoute les programmes de sûreté à la liste des objets au titre desquels le ministre des Transports peut recueillir des données sur les transports, désigne les intervenants et les parties du secteur du transport auprès desquels le ministre peut recueillir des données et prolonge les délais de déclaration et d'examen.
- Il étend l'application des dispositions de la LTC relatives aux fusions et acquisitions, qui, actuellement, ne concernent que le secteur aérien, à *toutes* les grandes sociétés de transport sous réglementation fédérale.
- Il instaure une procédure de médiation pour les différends concernant les affaires de transport fédérales relevant de la LTC.
- Il modifie les dispositions relatives au transport aérien dans la partie II de la LTC, notamment en ce qui concerne la procédure de règlement des plaintes, l'annonce des tarifs de transport aérien et la communication des conditions de transport.
- Il modifie les dispositions relatives au transport ferroviaire dans la partie III de la LTC, notamment en créant un mécanisme de règlement des plaintes relatives au bruit, en modifiant les dispositions relatives à l'établissement des prix payables par les expéditeurs pour le transport de marchandises et en modifiant les dispositions relatives au transfert et à la cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer.
- Il instaure un mécanisme de règlement des différends entre les sociétés de transport publiques et les compagnies de chemin de fer concernant l'utilisation du matériel et des installations des compagnies de chemin de fer.
- Il ajoute la nouvelle partie V.1 à la LTC pour instaurer un mécanisme d'approbation applicable à la construction ou à la modification de ponts et tunnels internationaux, et il prévoit la réglementation de leur exploitation, de leur entretien et de leur sécurité.
- Il transfère les dispositions législatives de la LTC relatives à la police des chemins de fer à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.
- Il dresse un cadre législatif permettant de consolider les pouvoirs actuels de VIA Rail Canada Inc. en promulguant une loi spéciale régissant la société d'État et notamment le mandat qui est le sien de fournir des services de transport de voyageurs par chemin de fer au Canada.

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Introduction

Le projet de loi C-44, intitulé *Loi modifiant la législation régissant les transports* (art. 1), est composé des quatre parties suivantes :

- Partie 1 – Modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (art. 2 à 71)
- Partie 2 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 72 et 73)
- Partie 3 – Nouvelle *Loi sur VIA Rail Canada* (art. 74)
- Partie 4 – Modifications corrélatives, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 75 à 88)

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

B. Partie 1 du projet de loi C-44 – Modifications à la *Loi sur les transports au Canada* (art. 2 à 71)

1. Application de la LTC et partie I – Administration (art. 2 à 15)

a. Incompatibilité entre certaines conventions internationales et la *Loi sur la concurrence* (art. 2)

L'article 2 du projet de loi modifie l'article 4 de la LTC pour préciser que les conventions internationales relatives aux services aériens auxquelles le Canada est partie l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi sur la concurrence*. Les fonctionnaires du ministère des Transports (le ministère) font remarquer que la formulation actuelle peut donner lieu à des incompatibilités entre les dispositions négociées dans le cadre de ces conventions internationales et celles de la *Loi sur la concurrence*.

b. Politique nationale des transports (art. 3)

L'article 5 de la LTC est une déclaration de la politique nationale des transports fondée sur un ensemble principes énoncés par le Parlement. L'article 3 du projet de loi modifie

l'article 5 pour mettre à jour l'énoncé de la politique nationale. L'objet du nouvel énoncé, selon le ministère, est de formuler de façon plus simple et plus claire les principes qui sous-tendent la politique, notamment en confirmant les principes établis et en adoptant de nouveaux, par exemple en matière de sûreté et de protection de l'environnement.

c. Composition de l'Office (art. 4 à 6)

Les articles 4 et 5 du projet de loi modifient les articles 7 et 8 de la LTC pour réduire le nombre de membres de l'Office de sept à cinq, et l'article 6 du projet de loi modifie le paragraphe 18(2) de la LTC pour disposer que tous les membres (et non plus seulement le président, comme à l'heure actuelle) doivent résider dans la région de la capitale nationale.

d. Demandes de réparation (art. 7)

L'article 7 du projet de loi modifie l'article 27 de la LTC, qui a trait aux demandes de réparation adressées à l'Office. Il supprime la disposition prévoyant que l'Office doit être convaincu que le plaignant subirait un « préjudice commercial important » si la réparation demandée n'était pas accordée. Selon le ministère, cette disposition est un obstacle inutile pour les personnes qui demandent une réparation discrétionnaire à l'Office.

e. Exécution des décisions et arrêtés de l'Office (art. 8)

L'article 33 de la LTC prévoit actuellement qu'une décision ou un arrêté de l'Office peut être homologué par une cour supérieure et qu'il est exécutoire au même titre qu'une ordonnance judiciaire. L'article 8 du projet de loi modifie l'article 33 pour disposer qu'une décision ou un arrêté de l'Office peut aussi être homologué par la Cour fédérale.

f. Médiation (art. 9)

L'article 9 du projet de loi ajoute à la LTC le nouvel article 36.1 sur la médiation. Il confère à l'Office le pouvoir de soumettre à la médiation les conflits relatifs aux questions relevant de sa compétence pour éviter de procéder par voie d'arbitrage officiel. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que la médiation peut aider les parties à régler leurs différends plus rapidement, de façon moins litigieuse et moins coûteuse, et qu'elle peut les aider à combler le fossé qui les sépare avant que l'Office joue son rôle d'arbitre. Ils signalent

également que, après un différend, les parties qui ont accepté la médiation sont généralement plus portées à en appliquer les dispositions et entretiennent des relations plus saines.

g. Renseignements sur les transports (art. 10 à 12)

Selon les fonctionnaires du ministère, le gouvernement a absolument besoin de renseignements sur les transports pour remplir son rôle de surveillant du secteur des transports et pour élaborer des politiques et des programmes. Ces renseignements sont également indispensables aux autres parties intéressées, qui en ont besoin pour s'acquitter de leurs fonctions et responsabilités. Le projet de loi apporte un certain nombre de modifications concernant la communication de renseignements sur les transports, pour que le ministre puisse recueillir ces renseignements et les communiquer et pour qu'il dispose des moyens dont il a besoin pour s'assurer que ces renseignements sont effectivement fournis.

L'article 10 du projet de loi modifie le paragraphe 50(1) de la LTC pour préciser que les renseignements qu'il y aura lieu de fournir *excluent* les renseignements personnels, au sens de l'article 3 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*. Il ajoute également des programmes de sûreté à la liste des objets au titre desquels le ministre peut recueillir des données. Par ailleurs, il clarifie l'article 50 de la LTC en y ajoutant le paragraphe 50(1.1), pour préciser les parties auprès desquelles le ministre peut obtenir des renseignements. Le nouvel article 50.1 (art. 11 du projet de loi) prévoit que si les personnes dont il est question à l'article 50 ont déjà fourni des renseignements à des ministères et organismes fédéraux, le ministre peut s'adresser à ceux-ci pour en obtenir des exemplaires, ce qui évitera la répétition des procédures.

Le paragraphe 51(1) actuel de la LTC dispose que les renseignements qu'il faut fournir au ministre en vertu de la LTC sont généralement confidentiels, sous réserve de certaines exceptions, au titre desquelles la divulgation est permise. L'article 12 du projet de loi modifie l'article 51 pour permettre au ministre de communiquer les renseignements relatifs aux transports, entre autres aux personnes chargées de conseiller le gouvernement et aux fournisseurs de services du secteur des transports (dont l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, NAV CANADA et les administrations de pilotage), qui en ont besoin pour s'acquitter de leurs fonctions et responsabilités. Par ailleurs, l'exigence de confidentialité est levée lorsque les renseignements appartiennent déjà au domaine public. Le ministre peut, par règlement et avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer les modalités de communication de l'information.

Les personnes qui obtiennent ces renseignements auprès du ministre doivent en respecter le caractère confidentiel.

h. Examen de la situation de l'industrie (art. 13)

La LTC prévoit actuellement que le ministre doit, *tous les ans* avant la fin du mois de mai, présenter au Parlement un rapport sur la situation du secteur des transports au Canada au cours de l'année précédente. L'article 13 du projet de loi modifie l'article 52 pour exiger que le ministre, tous les *trois ans*, présente au Sénat et à la Chambre des communes, dans l'année suivant l'expiration du délai, un rapport résumant la situation des transports au Canada. Selon les fonctionnaires du ministère, un cycle plus long permet de recueillir et d'analyser suffisamment de données pour rendre compte de l'évolution du secteur. L'exigence redditionnelle actuelle relative à l'année précédente suscite un problème récurrent en raison de l'insuffisance de données.

i. Examen de la LTC (art. 14)

L'article 14 du projet de loi modifie l'article 53 concernant l'examen obligatoire de la LTC pour exiger que le ministre nomme, « dans les huit ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe », une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen de la LTC et de toute autre loi du Parlement dont le ministre des Transports est responsable relativement à la réglementation économique d'un mode de transport ou d'activités de transport relevant de la compétence législative du Parlement. Les personnes chargées de l'examen doivent déterminer si la LTC fournit aux Canadiens un système de transport conforme à la politique nationale en matière de transports énoncée à l'article 5 de la LTC. L'examen doit être achevé dans un délai de 18 mois. Selon l'article 53 actuel, l'examen doit être effectué « dans les quatre ans suivant la date d'entrée en vigueur de la présente loi » et précise qu'il doit l'être dans l'année. La LTC a donc fait l'objet d'un examen en 2001. Le ministère convient que l'examen de la LTC continue de s'imposer, mais il estime qu'il faut plus de quatre ans pour que les répercussions de la transformation de la structure et du rendement du secteur se fassent sentir.

j. Examen des fusions et acquisitions (art. 15)

Les dispositions actuelles de la LTC concernant les fusions et les acquisitions, contenues dans les articles 56.1 à 56.7 (partie II de la LTC concernant le transport aérien), ne s'appliquent qu'aux compagnies aériennes. Ces dispositions sont abrogées par l'article 17 du projet de loi et remplacées par celles de l'article 15 du projet de loi, qui ajoute les nouveaux articles 53.1 à 53.6 pour élargir la procédure actuelle d'examen de l'intérêt public des fusions et acquisitions de compagnies aériennes et l'appliquer à *toutes* les sociétés de transport sous réglementation fédérale (transport aérien, ferroviaire, maritime, routier (autocars et camions), aéroports, ports). Cela permet au ministre des Transports d'examiner les questions d'intérêt public soulevées par les projets de fusion et d'acquisition dans le domaine des transports nationaux. Le commissaire à la concurrence continuera d'examiner les questions relatives à la concurrence.

Le nouvel article 53.1 de la LTC prévoit que les personnes qui, en vertu du paragraphe 114(1) de la *Loi sur la concurrence*, doivent donner avis au commissaire à la concurrence des transactions portant sur des sociétés de transport doivent en même temps en donner avis au ministre des Transports. Les sociétés de transport aérien doivent de plus en donner avis à l'Office. L'avis doit contenir des renseignements sur l'intérêt public de la transaction ainsi que les renseignements qu'il est obligatoire de fournir au commissaire à la concurrence (en vertu du par. 114(1) de la *Loi sur la concurrence*). Si le ministre estime que la transaction ne soulève *aucune* question d'intérêt public en matière de transports nationaux, il doit, dans les 42 jours suivant l'avis, faire connaître sa conclusion à l'intéressé. Par ailleurs, si le ministre estime que la transaction soulève des questions d'intérêt public en matière de transports nationaux, il peut, conformément à l'article 49 de la LTC, ordonner à l'Office d'examiner ces questions ou, conformément à l'article 7.1 de la *Loi sur le ministère des Transports*, nommer une personne qu'il chargera de les examiner. L'Office ou la personne nommée doit lui faire rapport dans un délai de 150 jours ou dans un délai plus long, si le ministre l'autorise.

Le nouvel article 53.2 interdit de réaliser une transaction sans l'agrément du gouverneur en conseil. Si la transaction a trait au transport aérien, il faut, pour qu'elle soit réalisée, que l'Office conclue qu'elle donnera lieu à une entreprise ayant la qualité de Canadien (au sens du par. 55(1)). L'article dispose également que le commissaire à la concurrence doit

rendre compte au ministre et aux parties à la transaction de toute question relative à l'empêchement ou à la diminution de la concurrence qui pourrait en résulter. Le rapport doit être remis dans les 150 jours suivant l'avis donné au commissaire ou dans un délai plus long, si le ministre l'autorise. Le rapport doit être rendu public aussitôt après que le ministre l'aura reçu.

Avant de recommander au gouverneur en conseil d'agréer la transaction, le ministre doit consulter le commissaire au sujet de tout chevauchement entre les questions soulevées dans le rapport de celui-ci et les questions d'intérêt public en matière de transports nationaux que, selon lui, la transaction soulève. Par ailleurs, le ministre doit demander aux parties au projet de répondre aux préoccupations soulevées par lui et par le commissaire et de les informer des mesures qu'elles comptent prendre pour y répondre. Avant de recommander l'agrément de la transaction au gouverneur en conseil, le ministre doit obtenir l'opinion du commissaire sur la justesse des engagements proposés par les parties.

Si le gouverneur en conseil est convaincu que la transaction sert l'intérêt public, compte tenu des modifications et des mesures que les parties sont disposées à appliquer, il peut, sur la recommandation du ministre, l'agréer selon les conditions qu'il estime indiquées. À la demande d'une personne tenue de se conformer à ces conditions, le gouverneur en conseil peut, sur la recommandation du ministre, les modifier ou les annuler. Si la modification ou l'annulation ont un effet sur la concurrence, le ministre doit consulter le commissaire à la concurrence avant de faire sa recommandation. Si le ministre ordonne à l'Office d'enquêter sur une affaire ou une question pour l'aider à faire ce genre de recommandation, l'Office doit en informer le commissaire et lui permettre de présenter ses observations. Les personnes assujetties à ces conditions doivent s'y conformer.

Selon le nouvel article 53.3 de la LTC, l'Office doit déterminer si le projet de fusion donnera lieu à une entreprise ayant la qualité de Canadien (au sens du par. 55(1)).

Le nouvel article 53.4 permet au ministre ou au commissaire à la concurrence de demander réparation à une cour supérieure s'il y a infraction aux conditions qui ont trait respectivement à l'intérêt public ou à la concurrence. Le ministre ou le commissaire doit aviser l'autre avant de faire une demande de ce genre.

Le nouvel article 53.5 habilite le gouverneur en conseil à préciser par règlement les renseignements exigibles dans un avis produit en vertu du nouvel article 53.1 et exemptant certaines catégories de transactions de l'application des nouveaux articles 53.1 à 53.3.

Le nouvel article 53.6 énonce les sanctions applicables en cas de non-production d'un avis, de création d'une entreprise sans l'approbation du gouverneur en conseil et de non-respect des conditions associées à l'approbation.

2. Partie II de la LTC – Transport aérien (art. 16 à 30)

a. Définitions et champ d'application (art. 16)

L'article 16 du projet de loi modifie l'article 56 relatif à la non-application de la partie II de la LTC. Les fournisseurs de service aérien doivent se conformer aux dispositions relatives aux licences qui sont énoncées dans la partie II, à moins d'être exemptés en vertu de l'article 56 ou d'avoir 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 utilisés par les Forces armées canadiennes ou par celles qui coopèrent avec elles *et* sur lesquels paraissent leurs insignes ou marques respectifs. L'article 16 du projet de loi supprime l'exigence que l'aéronef porte ces insignes ou ces marques. Selon des représentants du ministère, les Forces canadiennes et les autres forces armées sont déjà exemptées des exigences de la partie II pour ce qui est de leurs propres aéronefs, parce que leurs « services » ne sont pas accessibles au public, et la suppression de l'exigence relative aux insignes et aux marques tient à ce qu'elles louent ou nolisent souvent des aéronefs avec équipage pour transporter des marchandises ou du personnel ou pour d'autres raisons. Ces aéronefs ne portent généralement pas de marques militaires, mais la nature du rôle des Forces armées canadiennes suppose qu'un mécanisme de réglementation externe des opérations aériennes menées pour leur compte n'est ni souhaitable ni pratique.

L'article 16 du projet de loi ajoute également un nouveau paragraphe 56(3) à la LTC, pour exempter de la partie II les services aériens fournis à la demande d'un gouvernement dans le cadre d'une situation d'urgence déclarée par le gouvernement fédéral ou un gouvernement provincial ou municipal en vertu d'une loi fédérale ou provinciale. Des sources ministérielles signalent qu'il n'est ni pratique ni souhaitable, dans les situations d'urgence, d'exiger que ceux qui sont disposés à fournir une aide indispensable (souvent de petites entreprises) soient titulaires d'une licence ou demandent une exemption et attendent une décision à cet égard.

Pour éviter les abus en cas d'urgence, une autre disposition, le paragraphe 56(4), est ajouté pour conférer au ministre le pouvoir d'interdire, par arrêté, aux services aériens de fonctionner sous le régime de l'exemption prévue au nouveau paragraphe 56(3) ou d'ordonner la cessation de ces services aériens si, de l'avis du ministre, il y va de l'intérêt public de le faire.

Pour permettre au ministre d'obtenir sans délai une ordonnance ministérielle en vertu du nouveau paragraphe 56(4), le nouveau paragraphe 56(5) est ajouté pour soustraire l'arrêté à l'examen, à l'enregistrement ou à la publication prévus par la *Loi sur les textes réglementaires*.

b. Remplacement des dispositions sur l'examen des fusions et acquisition de compagnies aériennes (art. 17)

L'article 17 du projet de loi abroge les articles 56.1 à 56.7 actuels de la LTC au sujet de la procédure d'examen de l'intérêt public applicable aux fusions et aux acquisitions de compagnies aériennes, parce que, comme nous l'avons vu, l'article 15 du projet de loi les remplace par les nouveaux articles 53.1 à 53.6, qui étendent l'application de la procédure aux *autres* sociétés de transport sous réglementation fédérale.

c. Vente de service aérien (art. 18)

L'article 59 actuel interdit de vendre ou d'offrir à la vente un service aérien au Canada à moins que l'intéressé, si la partie II l'exige, détienne une licence en vertu de cette partie à l'égard de ce service. L'article 18 du projet de loi ajoute que la licence doit être en règle.

d. Licence de service intérieur (art. 19 à 26)

L'article 62 actuel de la LTC permet au ministre, s'il estime que la délivrance d'une licence de service intérieur à une personne qui n'a pas la qualité de Canadien est dans l'intérêt public, de lui délivrer, *par arrêté*, assorti ou non de conditions, une licence l'exemptant des dispositions du sous-alinéa 61a)(i) pour la durée de l'arrêté. L'article 19 du projet de loi modifie l'article 62 pour supprimer l'exigence de l'arrêté et dispose plutôt que le ministre peut, aux conditions et pour la durée qu'il précisera, exempter l'intéressé de ces dispositions. Cela permet de délivrer l'exemption rapidement au besoin et d'éviter la longue procédure de délivrance par voie d'arrêté.

L'article 64 de la LTC concerne l'avis exigible lorsqu'un licencié propose d'interrompre ou de réduire le service intérieur. L'article 20 du projet de loi ajoute le nouveau paragraphe 64(3.1) pour préciser que l'article 64 ne s'applique pas aux licenciés qui exploitent un service intérieur à caractère saisonnier pendant huit mois ou moins par période de 12 mois.

De fait, les entrepreneurs saisonniers fournissent un service adapté aux besoins d'une clientèle particulière, notamment dans les régions éloignées, et la suppression d'un service de ce genre n'a pas les mêmes répercussions que la suppression d'autres services ordinaires.

Selon l'article 65 actuel de la LTC, si, saisi d'une plainte écrite, l'Office conclut qu'un licencié n'a pas respecté l'article 64 et qu'il est impossible, dans les circonstances, à ce licencié de se conformer à un arrêté pris en vertu de cette disposition, il peut ordonner au licencié de rétablir le service pour la période – d'au plus 60 jours après la date de sa décision – qu'il juge indiquée et selon la fréquence qu'il peut fixer. L'article 21 du projet de loi fait passer la période en question de 60 à 120 jours.

L'article 22 du projet de loi modifie le paragraphe 66(3) de la LTC pour disposer que, lorsqu'il rend une décision en vertu des paragraphes 66(1) ou (2) (concernant respectivement des prix ou des tarifs excessifs ou des gammes de prix ou de tarifs insuffisantes), l'Office *peut tenir compte* (et non « tient compte », comme c'est le cas actuellement) des facteurs énumérés dans ces paragraphes. D'autres critères sont ajoutés, et, par ailleurs, l'Office a désormais le pouvoir de tenir compte de *tout* renseignement ou facteur qu'il juge utile.

L'article 22 du projet de loi ajoute également le nouveau paragraphe 66(4.1), selon lequel l'Office ne doit pas rendre d'ordonnance en vertu des paragraphes 66(1) ou (2) à l'égard d'un licencié qui est le seul fournisseur de service intérieur entre deux destinations s'il existe un autre service intérieur non pas entre ces deux destinations, mais qui représente une solution de rechange valable, compte tenu des facteurs énumérés dans la disposition. Selon le ministère, cette disposition permet à l'Office de s'intéresser plus particulièrement aux marchés plutôt qu'aux points de service, afin de déterminer correctement si le transporteur en question exerce un monopole sur le service.

Par ailleurs, l'article 22 du projet de loi abroge le paragraphe 66(6) de la LTC, qui conférait jusque-là à l'Office le pouvoir temporaire de rendre une décision *de sa propre initiative* en vertu des paragraphes 66(1) ou (2).

L'article 23 du projet de loi modifie l'article 67 de la LTC concernant la publication de tarifs. L'alinéa 67(1)a) disposera désormais que le détenteur d'une licence de service intérieur doit poser à ses bureaux, *dans un endroit bien en vue*, une affiche indiquant que les tarifs et *notamment les conditions de transport* pour le service intérieur qu'il offre sont à la disposition du public pour consultation. L'article 23 ajoute aussi l'alinéa 67(1)a.1), qui exige

que le détenteur d'une licence de service intérieur publie les conditions de transport sur tout site Web qu'il utilise pour vendre son service. Ces modifications font en sorte que les conditions de transport et d'autres renseignements importants pour les voyageurs sont affichés aux bureaux du transporteur et sur tout site Web qu'il utilise pour vendre le service intérieur.

L'article 67.1 concerne les mesures que l'Office peut prendre lorsqu'il constate que le détenteur d'une licence de service intérieur, contrairement à ce que prévoit le paragraphe 67(3), a appliqué un tarif, un prix, etc., qui n'est pas affiché. Alors que l'Office peut, conformément à l'article 67.1 actuel, intervenir, selon le cas, sur réception d'une plainte écrite ou de sa propre initiative, la modification apportée par l'article 24 du projet de loi ne lui permettra plus d'intervenir *de sa propre initiative*.

L'article 68 actuel de la LTC autorise la signature de contrats confidentiels entre le détenteur d'une licence de service intérieur (transporteur) et une autre personne concernant le service aérien intérieur. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que, si le contrat confidentiel a trait à un service accessible au public, il peut désavantager le consommateur. Ils donnent l'exemple d'un voyageur ayant conclu un contrat confidentiel avec une compagnie aérienne, mais qui vend ensuite des sièges à des passagers sur cette ligne. Dans ces circonstances, les passagers pourraient constater que non seulement les règles officielles ne s'appliquent pas à eux, mais aussi qu'ils ne sont pas en mesure de déterminer les conditions qui régissent leur transport, puisque les conditions du contrat sont confidentielles. Pour corriger cette situation, l'article 26 du projet de loi modifie le paragraphe 68(1), de sorte que les *conditions de transport* relatives aux contrats en question *ne puissent pas* rester confidentielles. Le nouveau paragraphe 68(1.1), prévoit une exception à ce qui précède lorsqu'un employeur est partie au contrat et que le contrat a trait aux déplacements de ses employés. Dans ce cas, l'employeur connaît les conditions de transport et c'est à lui de décider de communiquer ou non ces renseignements aux employés.

e. Délivrance de permis d'affrètement international (art. 27)

Un voyageur offrant un service international non régulier doit détenir une licence en vertu de l'article 73 de la LTC pour exploiter ce service ainsi qu'un permis pour chaque programme d'affrètement qu'il exploite. L'article 27 du projet de loi ajoute à la LTC le nouvel article 75.1, concernant la délivrance de permis d'affrètement internationaux. Cet article dispose

que la délivrance, la modification ou l'annulation d'un permis d'affrètement international *doit* être effectuée conformément aux règlements adoptés en vertu de l'alinéa 86(1)e).

f. Plaintes relatives au transport aérien (art. 28)

Le ministère fait remarquer que le poste du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, tel qu'il est actuellement prévu à l'article 85.1 de la LTC, a été créé à titre de mesure provisoire en 2000, après l'acquisition de Canadian Airlines par Air Canada, pour remédier aux abus éventuels en matière de service aux consommateurs pendant la période de transition. Il fait observer que le marché a considérablement évolué depuis. Air Canada n'est plus le seul transporteur à dominer le marché et il n'est plus non plus la principale cible des plaintes, ce qui indique que la concurrence joue sur les principaux trajets au Canada.

L'article 28 du projet de loi remplace donc l'actuel article 85.1 de la LTC par une nouvelle disposition qui ne fait plus mention du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien et qui intègre ses fonctions aux activités quotidiennes de l'Office. Il élimine également l'obligation antérieure de rendre compte tous les six mois. L'Office continuera de pouvoir appliquer la procédure à l'amiable actuelle en plus de sa procédure habituelle de règlement des différends pour régler les plaintes relatives au transport aérien.

g. Règlements (art. 29 et 30)

L'article 29 du projet de loi modifie le paragraphe 86(1) concernant les pouvoirs de réglementation de l'Office à l'égard de la gestion du système de délivrance de permis. Entre autres, le nouveau sous-alinéa 86(1)h(iv) permet à l'Office, par règlement, d'exiger que le licencié ou le transporteur affiche les conditions de transport de son service international sur son site Web, si le site sert à vendre ce service. L'ancien sous-alinéa 86(1)h(iii) a trait seulement aux licenciés, mais, après modification, vise les licenciés et les transporteurs. L'alinéa 86(1)j) est clarifié dans sa formulation anglaise : « persons in conjunction with whom air services are provided to the public » est remplacé par « persons associated with the provision of air services to the public ». Il est également modifié, pour plus de clarté, pour inclure les *grossistes en voyages*, aux côtés des voyageurs et des affréteurs, parmi les exemples de ces personnes.

L'article 30 du projet de loi ajoute le nouvel article 86.1 à la LTC, pour permettre à l'Office, sur recommandation du ministre, de prendre des règlements pour régir la publicité

dans les médias (y compris l'Internet) en ce qui concerne les prix des services aériens en provenance du Canada ou entre des destinations canadiennes. Selon le nouvel article, les règlements peuvent notamment exiger que le prix des services aériens mentionné dans toute publicité faite par le transporteur inclue les coûts supportés par celui-ci pour la fourniture du service et que la publicité indique les frais, droits et taxes perçus par lui pour le compte d'autres personnes, de façon à permettre à l'acheteur de déterminer aisément la somme à payer pour ces services. Cette disposition prévoit, par ailleurs, qu'il est possible de prescrire, par règlement, ce qui constitue les « coûts », « frais, droits et taxes » dont il est question.

L'article 30 du projet de loi ajoute aussi le nouvel article 86.2, qui dispose qu'un règlement adopté en vertu de la partie II (« Transport aérien ») de la LTC peut être conditionnel ou absolu, assorti ou non de réserves et de portée générale ou limitée pour ce qui est des zones, des personnes ou des objets ou des catégories de personnes ou d'objets visés.

3. Partie III de la LTC – Transport ferroviaire (art. 31 à 58)

a. Définitions et champ d'application (art. 31)

L'article 31 du projet de loi modifie l'article 87 de la LTC, qui définit différents termes employés dans la partie III de cette loi. Il ajoute la définition d'« administration de transport de banlieue » : une entité qui est contrôlée par le gouvernement fédéral ou provincial ou par une administration municipale ou qui lui appartient et qui fournit des services publics de transport de passagers dans une région métropolitaine. Cette définition permet de préciser quelles entités ont le droit de recevoir une offre d'achat de lignes de chemin de fer, de voies d'évitement et d'épis excédentaires dans les régions métropolitaines, conformément aux mécanismes prévus dans la partie III de la LTC.

L'article 31 définit aussi la « région métropolitaine » : une région que Statistique Canada a classée comme région métropolitaine de recensement lors de son dernier recensement. Cette définition permet de préciser les régions géographiques à l'intérieur desquelles des lignes de chemin de fer, des voies d'évitement et des épis excédentaires doivent être offerts aux gouvernements et aux autorités de transport ferroviaire selon les articles 145 et 146.2 de la LTC.

La dernière définition ajoutée est celle de « société de transport publique » : la Société VIA Rail Canada Inc., tout fournisseur de services de transport par rail de passagers désigné par le ministre ou toute administration de transport de banlieue.

b. Bruit (art. 32)

Des services de chemin de fer sont exploités dans beaucoup de collectivités canadiennes et des conflits relatifs au bruit qu'ils produisent surviennent souvent entre les résidents de ces collectivités et les sociétés ferroviaires. En décembre 2000, la Cour d'appel fédérale a conclu, dans l'une de ses décisions, que l'Office n'avait pas compétence pour régler des plaintes concernant des questions comme le bruit associé à l'exploitation d'un chemin de fer sous réglementation fédérale. Les citoyens gênés par le bruit des trains peuvent adresser une plainte officielle à la société ferroviaire concernée ou intenter une poursuite au civil, mais aucun organisme de réglementation fédéral n'est actuellement habilité à réglementer à cet égard. Les plaintes ont généralement trait aux manœuvres des trains. L'article 32 du projet de loi ajoute à la LTC les nouveaux articles 95.1 à 95.4, pour conférer à l'Office le pouvoir de régler les plaintes relatives au bruit associé à la construction ou à l'exploitation de chemins de fer sous réglementation fédérale.

Selon le nouvel article 95.1, une société ferroviaire qui construit ou exploite une ligne de chemin de fer ne doit pas faire de bruit déraisonnable, compte tenu de ses obligations officielles, des exigences de ses opérations et de la zone dans laquelle ces activités ont lieu.

Le nouvel article 95.2 dispose que l'Office peut produire et publier des lignes directrices, après consultation des parties intéressées, au sujet des éléments dont il y a lieu de tenir compte pour décider si une société ferroviaire se conforme à l'article 95.1 et des mesures de coopération en matière de règlement de conflits concernant le bruit. Les lignes directrices ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elles informent les collectivités et les sociétés ferroviaires des facteurs dont il y a lieu de tenir compte dans le règlement des plaintes relatives au bruit.

Le nouvel article 95.3 prévoit que l'Office, lorsqu'il reçoit une plainte, peut ordonner à la société ferroviaire concernée de prendre les mesures qu'il estime raisonnables en vue de prévenir le bruit déraisonnable résultant de la construction ou de l'exploitation du chemin de fer, compte tenu des facteurs dont il est question à l'article 95.1. Si l'Office a publié des

lignes directrices en vertu de l'article 95.2, il ne peut procéder à l'examen de la plainte que s'il est convaincu que toutes les mesures de coopération prévues par celles-ci ont été appliquées. Cette disposition vise à favoriser le règlement des conflits à l'amiable et à combler le plus possible l'écart qui sépare les parties avant que l'Office intervienne.

Les dispositions relatives au bruit s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux sociétés de transport publiques telles que VIA Rail (nouvel art. 95.4).

c. Opérations financières des compagnies de chemin de fer (art. 33 à 36)

Les articles 33 à 36 du projet de loi remplacent généralement une grande partie des articles 104 à 106 de la LTC par des dispositions modifiées applicables aux opérations financières des compagnies de chemin de fer. Le nouvel article 104 précise les types d'instruments financiers qu'il est possible de déposer au bureau du registraire général du Canada ou à tout autre endroit que le gouverneur en conseil désigne par décret (art. 33 du projet de loi). Selon des sources au ministère des Transports, la terminologie est modernisée en fonction des pratiques actuelles du secteur en matière d'opérations et d'instruments financiers concernant le matériel ferroviaire. Le nouvel article 105 de la LTC permet de déposer des documents attestant les transactions qui y sont énumérées, comme des hypothèques, des baux, etc., au bureau du registraire général du Canada ou à tout autre endroit désigné par décret par le gouverneur en conseil (art. 34 du projet de loi). Le nouvel article 105.1 autorise le gouverneur en conseil à fixer ces questions par règlement (art. 35 du projet de loi).

Les fonctionnaires du ministère font remarquer que les paragraphes 106(5) et (6) de la LTC sont remplacés par des dispositions ajoutant une nouvelle condition selon laquelle une ordonnance de la Cour fédérale ne change rien aux droits des créanciers de prendre possession du matériel roulant d'une société ferroviaire (art. 36 du projet de loi). Ils ajoutent que cette modification comble une lacune révélée par l'interprétation d'une disposition législative américaine semblable par un tribunal américain.

d. Projet de concordat (art. 37)

L'article 37 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 qu'elle entérine un projet de concordat entre la société et ses créanciers. Les paragraphes 108(2) et (5) sont abrogés, de sorte qu'il n'est plus nécessaire de publier l'avis de demande et l'avis de confirmation et d'enregistrement du projet de concordat dans la *Gazette du Canada*. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que cela est conforme aux pratiques en vigueur dans les bureaux d'enregistrement provinciaux et américains.

e. Prix, tarif et services (art. 38 à 47)

L'article 38 du projet de loi modifie l'article 111 de la LTC, qui énonce certaines définitions pour l'application de la section IV intitulée « Prix, tarif et services » (qui comprend les art. 111 à 139) de la partie III de la LTC (« Transport ferroviaire »). La définition du « prix de ligne concurrentiel » est remplacée par celle du « prix de raccordement concurrentiel ». Par ailleurs, la définition de « transporteur de liaison » est remplacée. Un « prix de raccordement concurrentiel » est un 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 compagnie de chemin de fer, transporteur local exclu, qui effectue du transport à destination ou à partir d'un lieu de correspondance sur une partie d'un parcours continu. La définition ne comporte plus la réserve formulée à la fin de sa version antérieure : « à l'égard duquel la compagnie et l'expéditeur ont conclu un accord sur le transport de marchandises ainsi que sur le prix applicable à celui-ci ». La définition actuelle de « lieu de correspondance » est maintenue : il s'agit du lieu où la ligne de la 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'article 39 du projet de loi modifie l'article 119 de la LTC pour disposer qu'une société ferroviaire qui a l'intention de modifier un tarif, sauf dans le cas d'une réduction de prix ou de frais, doit publier, au moins 30 jours avant la date d'entrée en vigueur, un avis résumant ces modifications. Au cours de cette période, la société ferroviaire doit adresser un exemplaire de l'avis à tout expéditeur auquel elle est liée par un contrat confidentiel qui renvoie au tarif. L'article 119 est également modifié pour refléter la prise d'effet de la modification tarifaire.

L'alinéa 128(1)b) actuel de la LTC autorise l'Office à fixer, par règlement, le prix par wagon à exiger pour l'interconnexion du trafic. L'article 40 du projet de loi modifie la

disposition pour permettre à l'Office de prescrire le *prix maximal* par wagon et non le prix fixe, ce qui permet aux parties de s'entendre sur un prix inférieur.

L'article 42 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 43 du projet de loi modifie l'article 130 de la LTC (qui concerne les prix) pour exiger que le transporteur local fournisse un prix à l'expéditeur pour le transport entre le point d'origine et le point de destination et entre un point d'origine ou de destination et le lieu de correspondance le plus proche desservi par un transporteur de liaison (c.-à-d. le point le plus proche où le transport peut être confié à un transporteur de liaison). La raison de cette disposition est de permettre à l'Office de faire une évaluation en vertu du nouveau paragraphe 131(2).

L'article 44 du projet de loi remplace les articles 131 à 133 actuels 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 des questions suivantes sur lesquelles il n'arrive pas à s'entendre avec le transporteur local : le prix applicable au transport effectué entre le point d'origine ou le point de destination et le lieu de correspondance le plus proche que dessert un transporteur de liaison; la désignation du parcours continu; la désignation du lieu de correspondance le plus proche; les moyens à prendre par le transporteur local pour s'acquitter de ses obligations. Avant d'accepter une demande, l'Office doit déterminer ce qui suit : l'expéditeur n'a pas la possibilité de faire appel à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel; le prix établi par le transporteur local pour effectuer le transport entre le point d'origine et le point de destination se situe au-delà du 75^e centile de recettes par tonne-kilomètre pour un transport similaire effectué par lui dans des conditions similaires. L'Office doit trancher la question dans les 45 jours suivant la réception de la demande. Par ailleurs, l'expéditeur n'est pas autorisé à demander un arbitrage sur un prix de raccordement concurrentiel établi par l'Office (pendant la durée de son application) 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 celui de chargements non complets, à moins qu'ils arrivent à un port du Canada par voie d'eau

en vue de leur transport par rail ou par rail en vue de leur transport par voie d'eau. La même interdiction s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 131(3) actuel de la LTC). Par ailleurs, le nouvel article 133 prévoit qu'il n'est pas permis de fixer un prix de raccordement concurrentiel pour la partie du transport qui dépasse 50 p. 100 de la plus grande des distances suivantes : le nombre total de kilomètres du parcours ou 1 200 kilomètres. La même interdiction s'applique actuellement aux prix de ligne concurrentiels (par. 131(4) actuel).

Le nouvel article 133.1 prévoit qu'un prix de raccordement concurrentiel doit se situer entre le 75^e et le 90^e centile de recettes par tonne-kilomètre pour un transport similaire, par le transporteur local, dans des conditions similaires. Par ailleurs, un prix de raccordement concurrentiel ne doit pas être inférieur aux frais variables du transport établis par l'Office. Cette dernière disposition s'applique également aux prix de ligne concurrentiels (par. 133(4) actuel).

L'article 45 du projet de loi ajoute à la LTC les nouveaux articles 135.1 et 135.2. Le nouvel article 135.1 prévoit que les renseignements employés par l'Office pour fixer un prix de raccordement concurrentiel sont confidentiels et ne peuvent pas être communiqués au demandeur. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que cette exigence s'impose parce que les renseignements employés par l'Office sont, entre autres, des renseignements commerciaux confidentiels concernant d'autres frets transportés par la société ferroviaire.

Le nouvel article 135.2 prévoit que, si un prix de raccordement concurrentiel a été fixé pour un expéditeur, aucun autre prix ne peut être fixé à cet égard pendant que le prix est en vigueur. Cette disposition garantit donc que, lorsqu'un prix a été fixé, le demandeur ne peut pas redemander de réparation tant qu'il demeure en vigueur.

L'article 46 du projet de loi modifie les paragraphes 136(1) et (4) en fonction du remplacement de l'expression « prix de ligne concurrentiel » par « prix de raccordement concurrentiel ».

L'article 47 du projet de loi ajoute à la LTC le nouvel article 136.1 qui confère au gouverneur en conseil le pouvoir de suspendre, par décret, les dispositions relatives au prix de raccordement concurrentiel s'il est d'avis que la viabilité financière d'une société ferroviaire est gravement compromise pour cette raison.

f. Transferts et cessation de l'exploitation de lignes (art. 48 à 53)

Le paragraphe 141(1) actuel de la LTC dispose que chaque compagnie de chemin de fer est tenue d'adopter et de mettre à jour un plan indiquant, pour les trois années suivantes, les lignes qu'elle entend continuer à exploiter et celles dont elle entend cesser l'exploitation. Le paragraphe 141(2) dispose que le plan peut être consulté à ceux de ses bureaux que la compagnie désigne. L'article 48 du projet de loi ajoute le nouveau paragraphe 141(2.1), pour exiger que la compagnie informe, dans les 10 jours suivant une modification du plan, le ministre, l'Office, les gouvernements concernés et les administrations de transport de banlieue. Cela donne aux parties intéressées un délai suffisant pour déterminer si elles ont intérêt à acheter une ligne, sans toutefois allonger la procédure de cessation de l'exploitation.

La LTC énonce un certain nombre de dispositions qu'une compagnie de chemin de fer doit respecter lorsqu'elle décide de cesser l'exploitation d'une ligne. L'article 49 du projet de loi modifie l'article 143 pour exiger que l'annonce proposant la vente ou le transfert d'une ligne de chemin de fer à continuer d'exploiter (la première étape) fasse état de toute entente conclue entre la compagnie et une société de transport publique (p. ex. VIA Rail Canada) au sujet du transport de passagers sur la ligne. Cela assure à l'acheteur éventuel d'être informé de l'existence d'obligations à l'égard de la ligne.

Les articles 50 et 51 du projet de loi abrogent le paragraphe 144(2) de la LTC et le remplacent par le nouvel article 144.1. Ce dernier prévoit que, lorsqu'une société de transport publique exploite un service passagers en vertu d'une entente conclue avec une société ferroviaire sur une ligne de chemin vendue, louée ou transférée, l'acheteur assume les droits et obligations de la compagnie qui a transféré la ligne pour la durée de l'entente. Lorsque les droits et obligations d'une société ferroviaire en vertu d'une entente avec VIA Rail Canada sont transférés à une autre entité en vertu de la disposition ci-dessus, la partie de la ligne de chemin de fer à laquelle renvoie l'entente est déclarée ouvrage à l'avantage général du Canada. La déclaration cesse d'être en vigueur dès que VIA Rail Canada cesse d'exploiter un service passager sur la partie de la ligne à laquelle la déclaration renvoie ou que l'exploitation de la ligne de chemin de fer cesse.

Les dispositions ci-dessus assurent la continuité des ententes relatives à des services passagers lorsque des lignes de chemin de fer sont vendues ou transférées. Par ailleurs, la disposition concernant VIA Rail Canada fait en sorte que la société d'État continuera d'avoir accès aux lignes de chemin de fer transférées sur lesquelles elle offre ses services et qu'elle pourra se prévaloir des nouveaux recours (règlement des différends) à la disposition des sociétés de transport publiques aux termes des nouveaux articles 152.1 à 152.3.

L'article 52 du projet de loi modifie l'article 145 de la LTC de sorte qu'une compagnie de chemin de fer qui décide de vendre ou de transférer une ligne de chemin de fer dans le cadre de la procédure de cessation d'exploitation devra l'offrir aux gouvernements fédéral et provinciaux, aux administrations de transport de banlieue (au sens de l'art. 87) et aux administrations municipales dont le territoire est traversé par cette ligne. La modification permet aux administrations de transport de banlieue d'être incluses dans la série d'offres obligatoires aux autorités publiques dans les circonstances prévues par cette disposition.

L'article 53 du projet de loi remplace les articles 146 et 146.1 de la LTC par les nouveaux articles 146 à 146.5. Le nouvel article 146 précise que, lorsqu'une compagnie de chemin de fer a respecté les dispositions énoncées aux articles 143 à 145, sans qu'une convention de vente, de location ou d'autre forme de transfert de la ligne de chemin de fer en résulte, et lorsqu'elle a fourni l'avis de cessation d'exploitation par l'intermédiaire de l'Office, elle est libérée de toute obligation en vertu de la LTC pour ce qui est de l'exploitation de la ligne ou du service passagers offert par des sociétés de transport publique. De plus, lorsqu'une ligne de chemin de fer revient à une compagnie de chemin de fer à l'échéance d'une entente de location ou de transfert, la compagnie doit, dans un délai de 60 jours, reprendre l'exploitation de la ligne ou suivre la procédure énoncée aux articles 143 à 145.

Le nouvel article 146.1 prévoit que, lorsqu'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I est loué, puis revient à la compagnie de chemin de fer, celle-ci doit suivre la procédure de cessation d'exploitation décrite aux articles 143 à 145 pour permettre aux parties intéressées d'acquérir cet embranchement avant que son exploitation cesse. Si l'exploitation cesse, la compagnie doit indemniser la municipalité où se trouve l'embranchement en lui versant trois paiements annuels de 10 000 \$ pour chaque mille de ligne qui traverse son territoire.

Le nouvel article 146.2 prévoit que les compagnies de chemin de fer doivent dresser et tenir à jour une liste de leurs voies d'évitement et épis (segments de ligne) qu'elles ont l'intention de démonter dans les régions métropolitaines. Elles doivent publier cette liste sur leur site Web et informer les parties désignées de tout changement dans un délai de 10 jours. Une compagnie de chemin de fer ne doit pas prendre de mesures pour démonter une voie d'évitement ou un épi jusqu'à ce qu'au moins 12 mois se soient écoulés à partir du moment où ils ont été inscrits sur la liste. Avant de démonter une voie d'évitement ou un épi, une compagnie de

chemin de fer doit les offrir aux gouvernements et aux administrations de transport de banlieue en contrepartie d'une somme qui ne doit pas être supérieure à leur valeur nette de récupération (VNR). La procédure est parallèle à celle que décrivent les articles 145 et 146 modifiés, selon lesquels les lignes de chemin de fer doivent être proposées aux gouvernements et aux administrations de transport de banlieue.

Le nouvel article 146.3 permet au destinataire de l'offre d'une ligne de chemin de fer faite en vertu de l'article 145 ou de l'offre d'une voie d'évitement ou d'un épi faite en vertu de l'article 146.2 de demander à l'Office d'en fixer la VNR en tout temps avant l'expiration de la période dont il dispose pour accepter l'offre. Le demandeur doit rembourser les frais engagés par l'Office pour répondre à sa demande. Selon les dispositions actuelles, un gouvernement doit accepter l'offre de vente d'une compagnie ferroviaire avant de pouvoir demander à l'Office de fixer sa VNR. La possibilité de connaître la VNR d'une ligne, d'une voie d'évitement ou d'un épi avant de faire une offre facilite le processus décisionnel d'un gouvernement ou d'une administration de transport de banlieue susceptible de les acheter.

Le nouvel article 146.4 prévoit que les nouveaux articles 146.2 et 146.3 ci-dessus s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux emprises qui sont situées dans les régions métropolitaines, sur lesquelles se trouvaient des voies d'évitement et des épis qui ont été démontés et que la compagnie de chemin de fer entend vendre, louer ou transférer. De même, le nouvel article 146.5 prévoit que les articles ci-dessus s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux gares de voyageurs situées au Canada que la compagnie de chemin de fer entend vendre, louer, transférer ou démonter.

g. Revenu admissible maximal pour le mouvement du grain (art. 54)

L'article 151 de la LTC a trait au calcul du revenu admissible maximal d'une compagnie de chemin de fer pour le mouvement du grain au cours d'une campagne agricole. La formule se réfère, entre autres, à « l'indice des prix composite afférent au volume ». Parmi les règles énumérées dans cette disposition qui sont applicables à cet indice, il y a celle énoncée à l'alinéa 151(4)c), à savoir que l'Office doit ajuster l'indice en fonction des coûts supplémentaires assumés par les compagnies de chemin de fer régies pour l'obtention de wagons à la suite de l'aliénation, notamment par la vente ou location, ou de la mise hors de service de wagons-trémies du gouvernement. L'article 54 du projet de loi modifie le paragraphe pour en supprimer

le terme « supplémentaires » et ajouter à la fin : « et, d'autre part, de la modification des coûts d'entretien des wagons ainsi obtenus ».

L'article 54 du projet de loi ajoute à la LTC le nouveau paragraphe 151(6), pour préciser que, nonobstant le paragraphe 151(5) (concernant le calcul du revenu admissible maximal d'une compagnie de chemin de fer pour le mouvement du grain au cours d'une campagne agricole), l'Office doit faire les ajustements prévus à l'alinéa 151(4)c) ci-dessus à chaque fois qu'il l'estime nécessaire et décider de la date à laquelle l'indice ajusté entre en vigueur.

h. Liste de voies d'évitement (art. 55)

L'article 55 du projet de loi ajoute à la LTC le nouvel article 151.1, selon lequel les compagnies de chemin de fer doivent publier 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 agricoles. Les compagnies de chemin de fer doivent donner un préavis de 60 jours (dans un journal à grande diffusion de la région où se trouve la voie d'évitement) avant de cesser l'exploitation de ces voies. Cette disposition permet aux producteurs agricoles de prendre d'autres dispositions ou de négocier avec les compagnies de chemin de fer pour maintenir l'exploitation des voies d'évitement.

i. Règlement de différends (sociétés de transport publiques et compagnies de chemin de fer) (art. 56)

L'article 56 du projet de loi ajoute à la LTC les nouveaux 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 compagnie de chemin de fer n'arrivent pas à s'entendre sur un prix ou une condition concernant l'exploitation d'un service passagers sur les lignes de la compagnie, la société de transport publique peut, après avoir fait des efforts raisonnables pour régler la question, demander à l'Office de trancher. Celui-ci peut aussi être invité par la société de transport publique ou par la compagnie de chemin de fer à trancher la question lorsque les deux parties, après avoir vainement essayé, ne s'entendent pas sur l'application d'une mesure décidée par l'Office. Cette procédure remplace le recours en arbitrage actuellement prévu pour les sociétés de transport publiques à l'article 160.

Le nouvel article 152.2 prévoit que, si, en réponse à 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'usage des services ou des installations d'une compagnie de chemin de fer, il doit tenir compte, entre autres, d'un certain nombre de facteurs énoncés dans la disposition.

Le nouvel article 152.3 prévoit que les décisions de l'Office concernant un différend entre une société de transport publique et une compagnie de chemin de fer (si la demande a été adressée par la société de transport publique en vertu de l'art. 152.1) sont exécutoires pendant une période de cinq ans ou pour une durée convenue par les parties et indiquée dans la décision.

Pour plus de transparence, le nouvel article 152.4 prévoit que les futurs contrats conclus entre des compagnies de chemin de fer et des sociétés de transport publiques devront être mis à la disposition du public sur demande. Cette obligation s'applique également aux contrats actuels, sauf si l'Office a décidé (en appliquant son pouvoir discrétionnaire), à la demande de l'une des parties au contrat, d'exclure un contrat ou une partie d'un contrat au motif que sa divulgation ferait du tort au demandeur.

j. Accords avec les ministres des transports provinciaux (art. 57)

L'article 157.1 actuel de la LTC permet au ministre de conclure avec un ministre provincial des transports un accord relatif à l'application – à des exploitants de chemin de fer assujettis à la compétence législative de la province en cause – de toute loi ayant trait « à la réglementation de la sécurité ferroviaire et aux enquêtes sur les accidents et les franchissements ferroviaires ». L'article 57 du projet de loi ajoute à cette disposition l'application de toute loi ayant trait au bruit des trains ou de toute réglementation économique des compagnies de chemin de fer dans la mesure où ces questions relèvent de la LTC; il corrige aussi une inexactitude du libellé français, qui se lira dorénavant : « à la réglementation de la sécurité ferroviaire, aux enquêtes sur les accidents ou aux franchissements ferroviaires ».

k. Agents de police des chemins de fer (art. 58)

L'article 58 du projet de loi abroge l'article 158 de la LTC concernant le pouvoir de nommer des agents de police des chemins de fer. En effet, l'article 73 du projet de loi fait relever ce pouvoir de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

4. Partie IV de la LTC – Arbitrage (art. 59 à 62)

L'arbitrage est une procédure généralement à la disposition des expéditeurs mécontents des prix et des conditions de service proposés par une compagnie de chemin de fer. La procédure suppose qu'un arbitre indépendant examine les offres définitives de l'expéditeur et de la compagnie de chemin de fer et choisisse l'une ou l'autre.

a. Exemption d'arbitrage (art. 59)

L'article 59 du projet de loi modifie l'article 160 de la LTC pour préciser qu'une société de transport publique ne peut pas demander l'arbitrage pour régler un différend avec une compagnie de chemin de fer. En effet, un nouveau mécanisme de règlement des différends est proposé à cet égard dans les nouveaux articles 152.1 à 152.4.

b. Recours à l'arbitrage (art. 60)

L'article 60 du projet de loi modifie le paragraphe 161(1) de la LTC pour préciser que l'arbitrage s'applique également aux frais, aux conditions de tous les *services connexes*, en plus de ceux du transport de marchandises.

c. Éléments à prendre en considération (art. 61)

L'article 61 du projet de loi modifie l'article 164.1 de la LTC pour préciser que l'exigence prévue au paragraphe 164(2) – selon laquelle l'arbitre doit se demander si l'expéditeur a accès à un autre mode de transport efficace, bien adapté et concurrentiel – s'applique également aux différends concernant des frais de fret ne dépassant pas 750 000 \$. Cette modification corrige une anomalie de la LTC actuelle, selon laquelle l'arbitre qui règle un différend concernant des frais de fret supérieurs à 750 000 \$ doit se poser cette question, alors qu'il n'y est pas tenu lorsque les frais sont inférieurs à 750 000 \$. L'obligation s'applique désormais à *tous* les différends relatifs à des frais de fret.

d. Offre conjointe – expéditeurs (art. 62)

L'article 62 du projet de loi ajoute à la LTC les nouveaux articles 169.1 à 169.3. Le nouvel article 169.1 prévoit que deux expéditeurs ou plus peuvent s'associer pour soumettre

une offre commune de prix, frais et conditions à l'arbitrage de l'Office, lorsque la question dont il est saisi est commune à tous les expéditeurs. La disposition précise les délais de présentation des offres définitives et le délai dans lequel l'arbitre doit rendre une décision. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que la possibilité de s'associer dans une procédure commune permet à un groupe d'expéditeurs qui formulent la même plainte de demander réparation pour des problèmes qui peuvent être d'envergure trop limitée pour un seul expéditeur, mais qui ont un effet cumulatif important sur plusieurs expéditeurs. Ils ajoutent que la possibilité de présenter des demandes de redressement collectives – par exemple pour ce qui est des frais de surestaries (frais de retard) et de nettoyage de wagons – permettra à chaque expéditeur d'économiser par rapport à ce qu'il paierait s'il présentait une demande individuelle, qui entraînerait des frais relativement élevés pour un seul expéditeur à l'égard de chacune de ces petites opérations.

e. Application – autres personnes (art. 62)

Le nouvel article 169.2 de la LTC (art. 62 du projet de loi) dispose que les articles 161 à 169 s'appliquent à toute personne (ou à tout groupe de personnes demandant réparation) – autre qu'un expéditeur ou un transporteur – à qui s'appliquent des prix ou frais exigés ou proposés par un transporteur pour le transport de marchandises ou pour des services connexes, ou des conditions imposées à leur égard. L'article précise les délais à observer. Cette disposition permet donc à toute personne assujettie à un tarif, par exemple un exploitant de silo, de demander l'arbitrage.

f. Médiation (art. 62)

Le nouvel article 169.3 de la LTC (art. 62 du projet de loi) prévoit que les parties à l'arbitrage d'une offre définitive peuvent, de leur propre gré, renvoyer l'affaire à un médiateur (qui peut être l'Office). Toute question relative à la médiation doit rester confidentielle, à moins que les parties acceptent qu'il en soit autrement, et tout renseignement communiqué par une partie aux fins de la médiation ne peut servir à d'autres fins, à moins que la partie concernée y consente. À moins d'entente contraire entre les parties, les questions renvoyées à la médiation doivent être traitées dans un délai de 30 jours. La médiation a pour effet de suspendre l'arbitrage tant qu'elle n'est pas terminée et de prolonger de la durée de la médiation le délai imparti à l'arbitre pour rendre une décision.

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

Le projet de loi C-44 n'apporte pas de changements à la partie V de la LTC.

6. Partie V.1 de la LTC (nouvelle) – Ponts et tunnels internationaux (art. 63)

L'article 63 du projet de loi ajoute une *nouvelle* partie à la LTC, la partie V.1, intitulée « Ponts et tunnels internationaux », qui est composée des articles 172.01 à 172.32.

a. Définitions et application (nouveaux art. 172.01 à 172.04)

Le nouvel article 172.01 définit les termes et expressions « modification » et « pont ou tunnel international » pour l'application de la nouvelle partie V.1 de la LTC. Une « modification » s'entend notamment de la conversion, de l'agrandissement et du changement d'usage d'un pont ou d'un tunnel international, mais ne vise *pas* leur exploitation ou leur entretien. Un « pont ou tunnel international » est un pont ou un tunnel ou toute partie de l'un ou l'autre qui relie un lieu au Canada à un lieu hors du Canada, y compris les approches et installations connexes.

Le nouvel article 172.02 de la LTC dispose que la nouvelle partie V.1 de la LTC ou les règlements pris sous son régime l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute loi énumérée à l'annexe III (liste de lois sur les ponts et les tunnels). Il permet également au gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, de modifier, par règlement, l'annexe III en y ajoutant, y modifiant ou y supprimant la mention d'une loi. La partie V.1 ou les règlements pris sous son régime ne portent pas atteinte à l'application de toute autre loi fédérale, notamment celles qui supposent des 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, par exemple, avoir un effet sur la construction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel international, restent applicables.

Le nouvel article 172.03 prévoit que les ponts et tunnels internationaux sont déclarés à l'avantage général du Canada.

Le nouvel article 172.04 dispose que la partie V.1 s'applique à tout projet de construction ou de modification d'un pont ou d'un tunnel international soumis à un ministre, un organisme ou un organisme de réglementation du gouvernement du Canada avant l'entrée en vigueur de cette partie.

b. Construction et modification (nouveaux art. 172.05 à 172.11)

Le nouvel article 172.05 de la LTC dispose que le gouverneur en conseil doit autoriser la construction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel international.

Selon le nouvel article 172.06 de la LTC, le promoteur de la construction ou de la modification d'un pont ou d'un tunnel international doit présenter au ministre une demande d'agrément par le gouverneur en conseil. Le demandeur doit fournir au ministre toute la documentation et tous les renseignements requis selon les lignes directrices publiées par le ministre et tout autre document ou renseignement que le ministre lui demandera après réception de la demande. Les lignes directrices ne sont pas des instruments de réglementation au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Le nouvel article 172.07 de la LTC autorise le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, à agréer tout projet en l'assujettissant aux conditions qu'il estimera indiquées. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler ces conditions. Toute personne assujettie à des conditions doit s'y conformer.

Le nouvel article 172.08 de la LTC permet au ministre, entre autres, d'ordonner l'enlèvement ou la modification d'un pont ou d'un tunnel construit ou modifié sans l'approbation du gouverneur en conseil.

Le nouvel article 172.09 de la LTC énonce les infractions et sanctions relatives aux dispositions ci-dessus. Par ailleurs, si une personne est reconnue coupable, par mise en accusation, d'une infraction aux termes du nouvel article 172.09, le tribunal peut, en plus, ordonner que le pont ou le tunnel international ou tout élément employé dans sa construction ou sa modification soit confisqué par le gouvernement fédéral (nouvel art. 172.1).

Le nouvel article 172.11 de la LTC prévoit l'expropriation lorsqu'une personne a besoin d'un droit réel immobilier pour la construction ou la modification d'un pont ou d'un tunnel international et qu'elle n'a pas réussi à l'acheter.

c. Règlements (nouveaux art. 172.12 à 172.14)

Les nouveaux articles 172.12 à 172.14 de la LTC autorisent le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, à prendre des règlements régissant, respectivement, *l'entretien et la réparation, l'exploitation et l'usage et la sûreté et la sécurité* concernant les

ponts et tunnels internationaux. Dans chaque cas, l'article applicable fournit une liste des aspects qui peuvent être réglementés, sans limiter le caractère général du pouvoir de réglementation.

d. Directives d'urgence (nouveaux art. 172.15 à 172.2)

Le nouvel article 172.15 de la LTC autorise le ministre à donner des directives d'urgence si la sécurité est menacée sur un pont ou dans un tunnel international. Si le ministre estime qu'il existe un danger immédiat pour la sûreté de tout pont ou tunnel international ou pour la sécurité des personnes, le ministre peut donner toute directive – enjoignant à quiconque de faire ou de cesser de faire quoi que ce soit – qui lui paraît nécessaire pour parer le danger, notamment en ce qui concerne l'évacuation du pont ou tunnel international et la déviation de la circulation des véhicules et des personnes.

Selon le nouvel article 172.16 de la LTC, le ministre peut autoriser un fonctionnaire du ministère des Transports, sous réserve des limites ou conditions qu'il jugera utiles, à donner la directive que le ministre est habilité à donner en vertu de l'article 172.15 si le fonctionnaire en question est d'avis que le danger mentionné dans cette disposition existe.

Une directive d'urgence entre en vigueur aussitôt qu'elle est donnée et le demeure pendant 30 jours, à moins que le ministre ou le fonctionnaire qui l'a donnée la révoque avant l'expiration de ce délai (nouvel art. 172.17). Une directive d'urgence peut être applicable en remplacement ou en plus d'un règlement sur la sûreté adopté en vertu du nouvel article 172.14 (nouveau par. 172.18(1)). Les dispositions de la directive d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles des règlements (nouveau par. 172.18(2)).

Les directives d'urgence données en vertu des dispositions ci-dessus ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* (nouvel art. 172.19).

Le nouvel article 172.2 énonce les sanctions applicables aux infractions à un règlement de sécurité adopté en vertu du nouvel article 172.14 ou à une directive d'urgence donnée en vertu des nouveaux articles 172.15 ou 172.16.

e. Constitution de personnes morales par lettres patentes
(nouveaux art. 172.21 à 172.28)

Le nouvel article 172.21 de la LTC autorise le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre, à délivrer des lettres patentes pour la constitution d'une personne

morale dans le but de construire ou de modifier un pont ou un tunnel international. La disposition précise les éléments qui peuvent faire partie des lettres patentes. Elle prévoit aussi la délivrance de lettres patentes supplémentaires (pour modifier les premières) et la révocation de lettres patentes ou de lettres patentes supplémentaires. Les lettres patentes et lettres patentes supplémentaires ne sont pas considérées comme des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*, mais elles doivent être publiées dans la *Gazette du Canada* et sont opposables aux tiers à partir de la date de leur publication.

D'autres dispositions concernent les personnes morales : le pouvoir de réglementation du gouverneur en conseil en ce qui les concerne (nouvel art. 172.23), leur capacité et leurs pouvoirs (nouvel art. 172.24), leur pouvoir d'imposer des droits de péage, des droits ou d'autres frais pour l'utilisation d'un pont ou d'un tunnel international (nouvel art. 172.25), le pouvoir de leurs administrateurs de gérer leurs activités et leurs affaires (nouvel art. 172.26), le devoir de diligence de leurs agents et administrateurs (nouvel art. 172.27) et le pouvoir de leurs administrateurs de réglementer les affaires de l'entreprise (nouvel art. 172.28).

f. Actions d'une personne morale (nouvel art. 172.29)

Le nouvel article 172.29 de la LTC prévoit que, pour l'application de l'article 90 (transactions exigeant l'autorisation du Parlement) de la partie V (intitulée « Biens publics ») de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'État ou une « société d'État mère » au sens de l'article 83 de cette loi est autorisé à acquérir, à détenir et à disposer des actions d'une personne morale qui est propriétaire ou exploitant d'un pont ou tunnel international et à effectuer toute opération à l'égard de celles-ci.

g. Mesures de contrainte (nouveaux art. 172.3 à 172.32)

Le nouvel article 172.3 énonce les pouvoirs d'exécution pour l'application de la nouvelle partie V.1, par exemple : le pouvoir du ministre (ou de toute personne désignée par lui) de pénétrer dans tout lieu pour y procéder à une inspection, une enquête ou une vérification aux termes de la partie V.1 de la LTC ; le pouvoir d'emporter des choses pour examen ou d'en saisir à titre de preuve; le pouvoir d'un juge de paix de délivrer des mandats; l'usage de la force pour l'exécution des mandats; etc.

Le propriétaire ou la personne qui possède ou contrôle un endroit faisant l'objet d'une inspection, d'une enquête ou d'une vérification en vertu du nouvel article 172.3 et toute personne trouvée sur place doivent fournir au ministre (ou à la personne qu'il aura désignée) toute l'assistance possible dans l'exercice des attributions qui lui sont conférées par cet article et lui communiquer tous les renseignements qu'il peut valablement exiger pour l'application de la nouvelle partie V.1 de la LTC ou des règlements, avis, décrets ou directives d'urgence pris en vertu de cette partie (nouvel art. 172.31).

Selon le nouvel article 172.32, si, à la demande du ministre, le tribunal compétent conclut à l'existence, l'imminence ou la probabilité d'un fait constituant une infraction à la nouvelle partie V.1, ou tendant à sa perpétration, il peut, par ordonnance, enjoindre à la personne nommée dans la demande de s'abstenir de tout acte susceptible, selon lui, de constituer l'infraction ou de tendre à sa perpétration aux termes de la partie V.1 ou d'accomplir tout acte susceptible, selon lui, d'empêcher la perpétration de l'infraction aux termes de la partie V.1

Aucune injonction ne peut être délivrée à moins qu'un préavis de 48 heures ait été donné à la ou aux parties désignées dans la demande, sauf lorsque cela serait contraire à l'intérêt public en raison de l'urgence de la situation (nouvel art. 172.32).

7. Partie VI de la LTC – Dispositions générales (art. 64 à 68)

Les articles 64 à 68 du projet de loi modifient les dispositions de la LTC relatives aux sanctions administratives pécuniaires.

L'article 64 du projet de loi modifie l'article 177 pour permettre au ministre de désigner, par règlement, comme disposition dont l'exécution peut être assortie de sanctions administratives pécuniaires toute disposition de l'article 51 (confidentialité des renseignements sur les transports fournis au ministre en vertu de la LTC) ou d'un règlement pris en vertu des articles 50 (obligation des parties désignées de fournir des renseignements sur les transports au ministre) ou 51. Les articles 65 à 67 du projet de loi modifient les articles 178 à 180 en fonction des modifications apportées à l'article 177. L'article 68 du projet de loi ajoute le nouvel article 180.1, pour permettre au ministre de déléguer le pouvoir d'exécution des dispositions ci-dessus à l'Office. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que le mode d'exécution des dispositions décrit ci-dessus est jugé plus efficace que la déclaration de culpabilité par procédure sommaire, quoique cette dernière demeure disponible en vertu des articles 173 à 176.

L'article 70 du projet de loi ajoute à la LTC la nouvelle annexe III, où seront énumérés les ponts et les tunnels internationaux pour l'application de la partie V.1.

8. Partie VII de la LTC – Abrogations, dispositions transitoires, etc. (art. 71)

L'article 71 du projet de loi prévoit un certain nombre de dispositions transitoires.

Nonobstant les articles 4 à 6 de la LTC (dont la version modifiée fait passer le nombre des membres de l'Office de sept à cinq), les membres de l'Office, notamment le président et le vice-président, qui sont en poste à l'entrée en vigueur de ces dispositions continuent d'exercer leurs fonctions conformément aux conditions de leur nomination jusqu'à l'expiration de leur mandat (par. 71(1)).

Nonobstant l'article 4 de la LTC, le gouverneur en conseil ne peut pas nommer ou renommer des membres de l'Office aux termes de l'alinéa 7(2)a) ou du paragraphe 8(2) respectivement avant que le nombre des membres de l'Office, autres que le président et le vice-président, soit inférieur à trois (par. 71(2)).

Nonobstant l'article 4 de la LTC et du paragraphe 71(2), le gouverneur en conseil peut nommer ou renommer des membres de l'Office aux postes de président et de vice-président aux termes du paragraphe 7(3) de la LTC (par. 71(3) du projet de loi).

C. Partie 2 du projet de loi C-44 – Modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (art. 72 et 73)

L'article 34 actuel de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* dispose que les ordres et les injonctions ministériels peuvent être assimilés à des ordonnances d'une cour supérieure; le cas échéant, leur exécution s'effectue selon les mêmes modalités. L'article 72 du projet de loi modifie la disposition pour ajouter la Cour fédérale aux cours supérieures.

L'article 73 du projet de loi ajoute à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* une nouvelle partie IV.1, intitulée « Agents de police » et composée des articles 44 et 44.1. Les dispositions relatives à la nomination des agents de police des chemins de fer actuellement énoncées à l'article 158 de la partie III de la LTC deviennent celles de l'article 44 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Selon les fonctionnaires du ministère, ces dispositions s'inscrivent plus logiquement dans cette dernière, qui concerne la sûreté et la sécurité des activités ferroviaires.

L'article 73 du projet de loi ajoute le nouvel article 44.1, qui dispose que chaque compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale doit se doter de procédures de règlement des plaintes formulées contre les agents de police des chemins de fer, charger une ou plusieurs personnes de mettre ces procédures en œuvre et charger une ou plusieurs personnes de recevoir et de traiter les plaintes. De plus, la compagnie de chemin de fer doit adresser au ministre un exemplaire de ces procédures et appliquer toutes les recommandations formulées par le ministre, notamment en ce qui concerne la façon dont ces procédures doivent être rendues publiques. Cette disposition garantit l'existence d'un mécanisme indépendant d'examen des plaintes relatives aux agents de police des chemins de fer.

D. Partie 3 du projet de loi C-44 – Nouvelle *Loi sur VIA Rail Canada* (art. 74)

Lorsque, en 1977, VIA Rail Canada Inc. a été constituée en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, une loi distincte n'a pas été adoptée à son sujet. L'article 74 du projet de loi promulgue une loi distincte, la *Loi sur VIA Rail Canada* (ci-après LVRC), composée de 20 articles. Essentiellement, il s'agit d'assujettir VIA Rail Canada à la LVRC plutôt qu'à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Cela ne change pas le régime de l'entreprise, non plus que son fonctionnement ou son statut de société d'État.

1. Titre et définitions (nouveaux art. 1 et 2)

L'article premier de la loi proposée la désigne comme *Loi sur VIA Rail Canada*. (Les articles dont il est question ci-après sont ceux de la LVRC.)

L'article 2 énonce les définitions utiles à la LVRC. Le « conseil » est le conseil d'administration de la Société créé en vertu de l'article 12. La « Société » est VIA Rail Canada, qui est issue de la prorogation de VIA Rail Canada Inc. en vertu de l'article 3.

2. Prorogation (nouveaux art. 3 à 6)

L'article 3 dispose que VIA Rail Canada Inc., constituée le 12 janvier 1977 sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, est prorogée sous le nom de « VIA Rail Canada » sous le régime de la LVRC.

Selon l'article 4, la LVRC est réputée être la loi constitutive de la Société pour l'application de la partie X (relative aux sociétés d'État) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'article 5 dispose que, à l'entrée en vigueur de l'article 3 de la LVRC, la Société ne sera plus assujettie à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, mais plutôt à la LVRC.

L'article 6 prévoit que les actions de VIA Rail Canada sont annulées sans remboursement du capital. Le capital constitue un excédent de capital de la Société. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que les actions ne sont pas nécessaires parce que VIA Rail Canada est une entreprise à un seul actionnaire.

3. Ministre de tutelle (nouvel art. 7)

L'article 7 prévoit que 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*.

4. Mission et capacité (nouveaux art. 8 à 10)

L'article 8 prévoit que le mandat de VIA Rail Canada est de gérer et de fournir un service de transport ferroviaire de passagers sûr et efficace aux Canadiens. Il permet également à la Société d'utiliser le matériel, les installations et les ressources excédentaires à des fins commerciales liées à son mandat en vue de limiter la nécessité de puiser sur le Trésor pour son financement. L'article 9 prévoit que la Société a la capacité et, sous réserve de la LVRC, les droits, les pouvoirs et les privilèges d'une personne physique. Il prévoit également que la Société peut emprunter de l'argent, sous réserve des dispositions de la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas mandataire de la Couronne (art. 10).

5. Siège et conseil d'administration (nouveaux art. 11 et 12)

Le siège de la Société se trouve à Montréal, à moins que le gouverneur en conseil en décide autrement (art. 11). L'article 12 prévoit la création d'un conseil d'administration composé d'un maximum de 15 administrateurs, dont le président et le premier dirigeant. Le président et le premier dirigeant sont nommés par le gouverneur en conseil, tandis que les autres administrateurs sont désignés par le ministre, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil. Les fonctionnaires du ministère font remarquer que ces dispositions respectent la taille

du conseil d'administration actuel et que la procédure de nomination est conforme aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

6. Président du conseil (nouvel art. 13)

L'article 13 prévoit que le président préside les réunions du conseil et exécute les autres tâches que lui attribuent les règlements administratifs de la Société. En cas d'absence ou d'empêchement du président ou de vacance de son poste, le conseil peut désigner un administrateur pour le remplacer pendant une période maximale de 90 jours ou, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, pendant une période plus longue.

7. Premier dirigeant (nouvel art. 14)

L'article 14 prévoit que le premier dirigeant est chargé de la direction et de la gestion des affaires courantes et des activités quotidiennes de la Société et qu'il doit exécuter les attributions que lui confèrent les règlements administratifs. En l'absence du premier dirigeant, le conseil peut nommer un administrateur ou un employé de la Société qui exercera ses fonctions pendant une période maximale de 90 jours ou, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, pendant une période plus longue.

8. Dispositions transitoires (nouveaux art. 15 à 20)

Les articles 15 à 20 sont des dispositions transitoires permettant à la Société de continuer à fonctionner. Les membres du conseil d'administration, les administrateurs, le président et le premier dirigeant conservent leur poste jusqu'à expiration de leur mandat. La propriété, les droits, les obligations, les actions et réclamations en justice et les règlements administratifs de VIA Rail Canada Inc. deviennent ceux de VIA Rail Canada.

E. Partie 4 du projet de loi C-44 – Modifications corrélatives,
dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 75 à 88)

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

COMMENTAIRE

Des fonctionnaires du ministère des Transports signalent qu'un examen de la LTC prévu dans celle-ci a été terminé en 2001 et que les modifications apportées par le projet de loi C-44 sont l'aboutissement de vastes discussions et consultations destinées à mettre à jour le cadre législatif régissant d'importantes composantes du réseau national de transport du Canada.

Jusqu'ici, il semblerait que la presse ait peu parlé du projet de loi C-44. Quelques articles ont cité les propos d'Ian May, président de la Western Canadian Shippers' Coalition. Par exemple, l'auteur d'un article paru dans le *National Post*⁽²⁾ affirme qu'une modification maintient les dispositions actuelles sur l'accès aux voies de chemin de fer et que si elle est adoptée, les chemins de fer conserveront le contrôle de l'accès à leurs réseaux, une décision qui a déclenché la colère de groupes d'expéditeurs, notamment dans l'Ouest du Canada. Selon M. May, les chemins de fer jouissent d'un monopole dans bien des régions du Canada, ce qui leur permet d'imposer les prix à leur gré. Il estime que le meilleur moyen de mettre tout le monde sur le même pied est de contraindre le CN et CP Rail à ouvrir leurs réseaux à d'autres sociétés ferroviaires susceptibles d'offrir des prix et un service meilleurs.

L'auteur de l'article fait remarquer que, depuis quelques années, le gouvernement fédéral s'est trouvé coincé entre les expéditeurs qui demandent un accès plus large et les sociétés ferroviaires qui ne veulent pas que leurs réseaux soient expropriés. Le CN s'est élevé contre toute loi qui pourrait le contraindre à ouvrir ses réseaux à d'autres compagnies de chemin de fer. Selon Mark Hallman, porte-parole du CN, l'accès forcé est une mesure inacceptable, et il ne convient pas que les bureaucrates d'Ottawa fixent les critères d'accès aux voies qui appartiennent à la compagnie. L'auteur de l'article du *National Post* ajoute que CP Rail, après avoir annoncé l'automne dernier qu'elle envisageait d'investir jusqu'à 500 millions de dollars pour accroître la capacité de son réseau dans l'Ouest du Canada, a dit qu'elle ne donnerait pas suite à son projet si le gouvernement fédéral ne s'engageait pas à ne pas accorder aux groupes d'expéditeurs de nouvelles règles qui contraindraient les compagnies de chemin de fer à ouvrir leurs voies à la concurrence.

(2) John Greenwood, « CP Rail to examine Transportation Act amendments: Railway says it will not spend planned \$500-million if tracks are to be shared », *National Post*, 29 mars 2005, p. FP4.