

**PROJET DE LOI C-3 : LOI SUR LES PONTS
ET TUNNELS INTERNATIONAUX**

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 8 mai 2006
Révisé le 19 avril 2007



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

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

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-3

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	24 avril 2006
Deuxième lecture :	1 ^{er} mai 2006
Rapport du comité :	12 juin 2006
Étape du rapport :	20 juin 2006
Troisième lecture :	22 juin 2006

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	22 juin 2006
Deuxième lecture :	24 octobre 2006
Rapport du comité :	12 décembre 2006
Étape du rapport :	12 décembre 2006
Troisième lecture :	13 décembre 2006

Sanction royale : 1^{er} février 2007

Lois du Canada : 2007, c. 1

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. Titre abrégé, définitions et application (art. 1 à 5).....	3
B. Construction et modification (art. 6 à 12)	4
C. Entretien et réparation (art. 13 à 14)	5
D. Exploitation et usage (art. 15).....	6
E. Sécurité (art. 16 à 22)	6
F. Changements concernant la propriété, l'exploitation ou le contrôle (art. 23 à 28)	7
G. Constitution de personnes morales par lettres patentes (art. 29 à 36).....	9
H. Actions d'une personne morale (art. 37).....	10
I. Mesures de contrainte (art. 38 à 42)	10
J. Pénalités (art. 43 à 55).....	11
K. Examen (art. 56).....	14
L. Dispositions transitoires (art. 57 et 58).....	14
M. Modification corrélative (art. 59)	14
N. Entrée en vigueur (art. 60)	14
COMMENTAIRE.....	14



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-3 : LOI SUR LES PONTS ET TUNNELS INTERNATIONAUX*

CONTEXTE

Le 24 avril 2006, l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, des Infrastructures et des Collectivités, a déposé à la Chambre des communes le projet de loi C-3 : Loi concernant les ponts et tunnels internationaux et modifiant une loi en conséquence (titre abrégé : Loi sur les ponts et tunnels internationaux). Exception faite de plusieurs dispositions entièrement nouvelles qui traitent des ponts internationaux enjambant le fleuve Saint-Laurent et de l'approbation ou agrément des ventes et transferts de propriété ou du contrôle des ponts ou tunnels internationaux, le projet de loi est essentiellement semblable à la partie V.1 de la *Loi sur les transports au Canada*, qui avait été préalablement proposée dans un ensemble beaucoup plus vaste de modifications à cette loi qui avait été présenté dans le projet de loi C-44⁽¹⁾ au cours de la première session de la 38^e législature. Ce projet de loi est mort au *Feuilleton* au moment de la dissolution du Parlement. Le projet de loi C-3 est une mesure législative distincte.

La construction et la modification de ponts et tunnels internationaux sont des questions de compétence législative fédérale en vertu du paragraphe 91(29) et de l'alinéa 92(10)a) de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Transports Canada affirme néanmoins que peu de lois canadiennes d'application générale ont été adoptées concernant les ponts et tunnels internationaux et qu'aucun pouvoir bien défini n'existe actuellement pour régler les questions liées aux ponts et tunnels internationaux (notamment l'approbation de la construction

* 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) Voir le résumé législatif du projet de loi C-44 (1^{re} session, 38^e législature) : David Johansen, *Projet de loi C-44 : Loi modifiant la législation régissant les transports*, LS-504F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, 19 avril 2005.

de nouveaux ponts et tunnels ou de la modification et de ponts et tunnels existants, l'approbation des changements de propriété, d'exploitation ou de contrôle, et les questions associées à l'entretien, à l'exploitation et à la sécurité). Le Ministère indique qu'il n'existe actuellement aucune procédure d'approbation définie au Canada pour la construction de nouveaux ponts ou tunnels internationaux, ou la modification de ceux qui existent déjà. Il fait remarquer que plusieurs de ces ponts et tunnels ont d'abord été créés par des lois spéciales du Parlement, et que des lois correspondantes ont été adoptées aux États-Unis. Il indique toutefois que les États-Unis ont simplifié leur procédure d'approbation en exigeant que les personnes qui souhaitent construire un nouveau pont ou tunnel international, ou en modifier un qui existe déjà, demandent un permis présidentiel. Le projet de loi C-3 propose qu'une personne qui souhaite construire un nouveau pont ou tunnel international ou en modifier un qui existe déjà demande l'approbation du gouverneur en conseil et respecte certaines conditions.

Selon Transports Canada, 24 ponts et tunnels routiers internationaux relient le Canada aux États-Unis (dans les États du Maine, du Vermont, de New York, du Michigan et du Minnesota). Quatorze sont situés en Ontario, neuf au Nouveau-Brunswick et un au Québec. Il existe également neuf ponts et tunnels ferroviaires internationaux, tous situés en Ontario, sauf un au Nouveau-Brunswick. Ces ponts et tunnels sont détenus de diverses manières : 22 ponts et tunnels routiers appartiennent à l'État (sept au gouvernement fédéral, 13 aux provinces ou municipalités, un à une autorité mixte et un à une autorité américaine), tandis que les deux autres, ainsi que cinq ponts et tunnels ferroviaires, appartiennent à des intérêts privés. Les propriétaires ne sont pas nécessairement les exploitants.

A. Points saillants

Les points saillants du projet de loi sont les suivants :

- il confirme la compétence exclusive du gouvernement fédéral sur les ponts et tunnels internationaux;
- il exige l'agrément du gouverneur en conseil pour la construction ou la modification d'un pont ou tunnel international;
- il exige l'agrément du gouverneur en conseil pour acquérir ou exploiter un pont ou tunnel international, ou acquérir le contrôle d'une entité qui en est propriétaire ou qui l'exploite;

- il autorise le ministre à ordonner à tout propriétaire ou exploitant d'un pont ou tunnel international de prendre les mesures que lui, le ministre, estime indiquées pour que le pont ou tunnel soit maintenu en bon état;
- il autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant l'entretien et la réparation, l'exploitation et l'usage, et la sûreté des ponts et tunnels internationaux;
- il permet au ministre de donner des directives d'urgence s'il existe un danger immédiat pour la sûreté d'un pont ou tunnel international;
- il prévoit un système de sanctions administratives pécuniaires pour les contrevenants à la loi proposée.

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Titre abrégé, définitions et application (art. 1 à 5)

Le projet de loi C-3 peut être désigné sous le titre « Loi sur les ponts et tunnels internationaux » (art. 1).

L'article 2 présente les définitions applicables au projet de loi, notamment celles de « modification » et de « pont ou tunnel international ». Une « modification » comprend la conversion, l'agrandissement et le changement d'usage du pont ou tunnel international, mais non son exploitation, son entretien et sa réparation. Un « pont ou tunnel international » correspond à l'ensemble ou à une partie du pont ou tunnel reliant tout lieu au Canada à un lieu hors du Canada, y compris les approches et installations connexes. Le terme « ministre » désigne le ministre des Transports.

Le projet de loi lie les gouvernements fédéraux et provinciaux (art. 3).

Le projet de loi et les règlements pris sous son régime l'emportent sur les dispositions incompatibles de toute loi mentionnée à l'annexe (une liste des lois relatives à certains ponts et tunnels internationaux) (par. 4(1)). Le projet de loi permet au gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, de modifier par règlement l'annexe en ajoutant, modifiant ou supprimant la mention d'une loi (par. 4(2)). Sous réserve du paragraphe 4(4), le projet de loi et les règlements pris sous son régime ne portent pas atteinte à l'application de toute autre loi fédérale, notamment en ce qui touche l'obligation d'obtenir une licence, un permis ou tout autre autorisation concernant un pont ou un tunnel international (par. 4(3)).

Le paragraphe 4(4) porte sur les ponts internationaux enjambant le fleuve Saint-Laurent. Il précise que *malgré* l'article 13 de la *Loi sur la protection des eaux navigables*,

il est *permis* d'approuver, sous le régime de la partie 1 de cette loi, l'emplacement ou les plans d'un pont international sur le fleuve Saint-Laurent. L'article 5 de cette loi exige un agrément pour la construction de tous les travaux ou ouvrages qui touchent les eaux navigables, tandis que l'article 13 indique expressément qu'il est *interdit* d'approuver, sous le régime de la partie 1 de cette loi, l'emplacement ou les plans d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent. Les fonctionnaires du Ministère soulignent qu'en raison de cette anomalie, la construction d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent nécessiterait actuellement une loi spéciale du Parlement. Le paragraphe 4(4) corrige donc cette anomalie et fait en sorte que les personnes qui veulent construire ou modifier un pont international sur le fleuve Saint-Laurent doivent également obtenir un agrément en vertu de la partie 1 de la *Loi sur la protection des eaux navigables*.

À l'article 5 du projet de loi, les ponts et tunnels internationaux sont déclarés être à l'avantage général du Canada. Cela renforce la compétence constitutionnelle du gouvernement fédéral sur ces structures.

B. Construction et modification (art. 6 à 12)

Au Canada, il n'existe actuellement aucun processus officiel pour l'approbation et la construction de nouveaux ponts ou tunnels internationaux. Le Ministère indique que, par le passé, les ponts et les tunnels étaient construits en vertu d'une loi spéciale du Parlement et de lois correspondantes adoptées aux États-Unis. L'approche historique qui consistait à présenter une loi spéciale du Parlement pour chaque projet de nouveau pont ou tunnel constituait un processus très long. Actuellement, les constructions ou modifications sont gérées au cas par cas, sans approche officielle ou mécanisme d'approbation.

Les Américains ont simplifié leur procédure d'approbation de ces projets en remplaçant l'adoption des lois spéciales par la délivrance d'un permis présidentiel. Au Canada, le projet de loi prévoit qu'il faut obtenir l'autorisation du gouverneur en conseil pour construire ou modifier un pont ou tunnel international.

Le paragraphe 7(1) exige que le promoteur intéressé à construire un pont ou tunnel international soumette une demande au ministre pour qu'elle soit approuvée par le gouverneur en conseil. La demande doit être accompagnée des documents et renseignements exigés par les lignes directrices établies par le ministre. De plus, l'intéressé doit fournir à celui-ci tout document ou renseignement supplémentaire exigé par lui après réception de la demande

(par. 7(2)). Étant donné que les lignes directrices ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* (par. 7(3)), elles n'ont pas à être soumises au processus de publication et d'enregistrement prévu dans cette loi.

Le paragraphe 8(1) autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, à approuver de tels projets sous réserve des conditions qu'il estime indiquées. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler les conditions de l'agrément ou en ajouter de nouvelles (par. 8(2)). Toute personne assujettie aux conditions de l'agrément est tenue de s'y conformer (par. 8(3)).

L'article 9 traite des cas où la construction ou la modification d'un pont ou tunnel international a commencé sans l'agrément du gouverneur en conseil. Il autorise le ministre à ordonner l'arrêt, le retrait, la modification, la destruction, la vente ou l'enlèvement du pont ou tunnel (par. 9(1)). Le coût associé au retrait, à la destruction ou à l'enlèvement peut être recouvré par le ministre à titre de créance de la Couronne fédérale (par. 9(2)).

L'article 10 établit les infractions et les peines lorsque quelqu'un contrevient à l'article 6 ou au paragraphe 8(3). De plus, le tribunal qui prononce un verdict de culpabilité sur mise en accusation pour une infraction visée à l'article 10 peut ordonner la confiscation, au profit de la Couronne fédérale, du pont ou tunnel international en question et de toute chose utilisée pour sa construction ou sa modification (par. 11(1)). Les autres personnes qui revendiquent un droit ou un intérêt sur le bien confisqué peuvent adresser une requête à un juge de la juridiction supérieure de la province où se trouve le bien pour lui demander de rendre une ordonnance portant que la confiscation ne porte pas atteinte à leur droit ou à leur intérêt (par. 11(2) et 11(5)). Le projet de loi prévoit qu'il peut être fait appel de la décision de rendre ou non une telle ordonnance (par. 11(6)).

L'article 12 indique que la Couronne fédérale peut procéder à une expropriation en vertu de la *Loi fédérale sur l'expropriation* lorsqu'une personne construit ou modifie un pont ou tunnel international et qu'elle a besoin d'un droit réel immobilier qu'elle n'a pu acquérir.

C. Entretien et réparation (art. 13 et 14)

L'article 13 autorise le ministre à ordonner à tout propriétaire ou exploitant d'un pont ou tunnel international de prendre les mesures qu'il estime indiquées pour qu'il soit maintenu en bon état. L'article 14 autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du

ministre, à prendre des règlements concernant l'entretien et la réparation de ces ponts et tunnels, notamment des règlements sur tous les sujets énumérés à l'article 14 du projet de loi.

D. Exploitation et usage (art. 15)

Le paragraphe 15(1) autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, à prendre des règlements concernant l'exploitation et l'usage des ponts et tunnels internationaux, notamment des règlements sur tous les sujets énumérés à l'article 15 du projet de loi. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a supprimé les pouvoirs de réglementation (prévus à l'alinéa 15b) de la version du projet de loi présentée en première lecture) concernant les droits que peuvent exiger les propriétaires ou exploitants de ponts ou tunnels internationaux pour leur usage, en vue d'assurer une bonne fluidité de la circulation.

Le paragraphe 15(2), ajouté par le Comité et amendé à l'étape du rapport à la Chambre, porte que, avant de recommander la prise de tout règlement en vertu du paragraphe 15(1), le ministre consulte, s'il est d'avis que, eu égard aux circonstances, il est nécessaire de le faire, le gouvernement provincial et l'administration municipale ayant compétence à l'égard de tout lieu où se trouve un pont ou tunnel international et toute personne qu'il estime directement intéressée en l'occurrence.

Le Comité a aussi ajouté un nouvel article 15.1 suivant lequel le ministre, s'il est d'avis que la modification du droit prévu pour l'usage d'un pont ou tunnel international a pour effet de nuire à la fluidité de la circulation, peut, avec l'agrément du gouverneur en conseil, ordonner au propriétaire ou à l'exploitant de fixer le droit qui, à son avis, n'aurait pas un tel effet. Le ministre doit consulter au préalable le propriétaire ou l'exploitant au sujet des effets que ce droit pourrait avoir sur la situation financière de celui-ci.

E. Sûreté (art. 16 à 22)

L'article 16 autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, à prendre des règlements concernant la sûreté des ponts et tunnels internationaux, notamment des règlements sur tous les sujets énumérés à l'article 16 du projet de loi.

L'article 17 autorise le ministre à donner des directives d'urgence s'il existe un danger immédiat pour la sûreté d'un pont ou tunnel international. Si le ministre considère qu'il existe un tel danger, il peut donner toute directive – enjoignant à quiconque de faire ou de s'abstenir de faire quoi que ce soit – qu'il estime indiquée pour parer le danger.

Selon l'article 18, le ministre peut autoriser tout fonctionnaire du ministère des Transports à donner la directive visée à l'article 17 dans les cas où celui-ci est d'avis qu'il existe un danger immédiat pour la sécurité d'un pont ou tunnel international. Il peut assortir son autorisation de restrictions ou de conditions.

La directive d'urgence entre en vigueur dès qu'elle est donnée et le demeure pendant 30 jours, sauf révocation par le ministre ou le fonctionnaire qui l'a donnée (art. 19). La directive d'urgence peut prévoir qu'elle s'applique en plus ou à la place de tout règlement de sécurité pris en vertu de l'article 16 (par. 20(1)). Les dispositions de la directive d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles des règlements (par. 20(2)).

Une directive d'urgence donnée au titre des articles 17 ou 18 n'est pas un texte réglementaire au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* (art. 21) et n'est donc pas sujette à l'application de cette loi.

L'article 22 crée l'infraction commise par quiconque contrevient aux règlements de sécurité pris en application de l'article 16 ou aux directives d'urgence données au titre des articles 17 ou 18, ainsi que le régime des peines dont il est passible.

F. Changements concernant la propriété, l'exploitation ou le contrôle (art. 23 à 28)

Les fonctionnaires de Transports Canada indiquent que les ponts et tunnels existants sont détenus de diverses manières : certains appartiennent au gouvernement fédéral (sociétés d'État ou autorités binationales), d'autres aux provinces et aux municipalités, tandis que d'autres sont détenus par des intérêts privés. Ils soulignent que la surveillance que le gouvernement fédéral peut exercer dans le cas des ventes et transferts de ponts et tunnels internationaux est limitée. Ils craignent que, compte tenu de l'importance de ces structures pour le transport, les échanges internationaux et la sécurité, ce manque de surveillance entraîne des changements de propriété, d'exploitation ou de contrôle qui vont à l'encontre de l'intérêt public.

Par conséquent, le projet de loi propose une procédure d'agrément semblable à celle prévue dans le projet de loi pour la construction de nouveaux ponts et tunnels, ou les

modifications de ceux qui existent déjà, pour tous les changements de propriété, d'exploitation ou de contrôle des ponts et tunnels internationaux. Le prédécesseur du projet de loi C-3, c'est-à-dire une portion du projet de loi C-44 (la nouvelle partie V.1 de la *Loi sur les transports au Canada* portant sur les ponts et tunnels internationaux), déposé pendant la 38^e législature, ne contenait *pas* de dispositions équivalentes exigeant que le gouvernement approuve les transactions touchant la propriété, l'exploitation ou le contrôle des ponts et tunnels internationaux.

Le paragraphe 23(1) interdit à quiconque, sans l'agrément du gouverneur en conseil, d'acquérir, d'exploiter ou d'acquiescer le contrôle d'une entité qui est propriétaire d'un pont ou tunnel international, ou qui l'exploite. Le paragraphe 23(2) définit ce qui constitue le contrôle d'une entité qui est propriétaire d'un pont ou tunnel international ou qui l'exploite, pour l'application des articles 23, 26 et 28. Pour l'application du projet de loi, l'article 2 définit une « entité » comme une personne morale, société de personnes, fiducie, coentreprise ou organisation ou association non dotée de la personnalité morale.

L'obtention de l'agrément du gouverneur en conseil est subordonnée à la transmission d'une demande au ministre (par. 24(1)). La demande doit être accompagnée des documents et renseignements exigés par les lignes directrices établies par le ministre. De plus, l'intéressé fournit à celui-ci tout document ou renseignement supplémentaire exigé par lui après réception de la demande (par. 24(2)). Puisque les lignes directrices susmentionnées ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* (par. 24(3)), elles n'ont pas à être soumises au processus de publication et d'enregistrement prévu dans cette loi.

Le projet de loi autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, à agréer la demande mentionnée à l'article 24, sous réserve des conditions qu'il estime indiquées (par. 25(1)). Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler les conditions de l'agrément et en ajouter de nouvelles (par. 25(2)). Toute personne assujettie aux conditions de l'agrément est tenue de s'y conformer (par. 25(3)).

Le ministre peut, sous réserve des conditions qu'il estime indiquées, ordonner à la personne qui a pris l'une des mesures visées au paragraphe 23(1) sans l'agrément du gouverneur en conseil, selon le cas (par. 26(1)) :

- a) de disposer – notamment par vente ou cession – du pont ou tunnel international;

- b) de cesser de l'exploiter;
- c) de se départir du contrôle de l'entité qui en est propriétaire ou qui l'exploite.

Si un ordre est donné en vertu du paragraphe 26(1), le ministre peut nommer une personne pour gérer ou exploiter, de façon intérimaire et conformément aux conditions qu'il fixe, le pont ou tunnel (par. 26(2)).

L'article 27 crée l'infraction commise par quiconque contrevient à l'article 23, au paragraphe 25(3) ou à un ordre ministériel donné en vertu de l'article 26, ainsi que le régime des peines dont il est passible.

L'article 28 autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, à prendre des règlements exigeant de toute personne – individuellement ou au titre de son appartenance à une catégorie déterminée – qu'elle transmette au ministre tout renseignement sur la propriété de tout pont ou tunnel international et sur le contrôle de l'entité qui en est propriétaire ou qui l'exploite.

G. Constitution de personnes morales par lettres patentes (art. 29 à 36)

Le paragraphe 29(1) autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, à délivrer des lettres patentes pour la constitution d'une personne morale en vue de la construction ou de l'exploitation par celle-ci d'un pont ou tunnel international. Le paragraphe 29(2) porte sur les éléments qui peuvent être inclus dans les lettres patentes. L'article 29(3) précise qu'il est possible de délivrer des lettres patentes supplémentaires (pour modifier les lettres patentes), et le paragraphe 29(4) prévoit qu'il est possible de révoquer des lettres patentes initiales ou supplémentaires. Selon le paragraphe 29(5), les lettres patentes initiales ou supplémentaires et l'avis de révocation ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*; ils doivent toutefois être publiés dans la *Gazette du Canada* et sont opposables aux tiers à compter de leur date de publication.

Parmi les autres dispositions pertinentes sur les personnes morales, mentionnons le pouvoir qu'a le gouverneur en conseil de prendre des règlements concernant les éléments qui doivent être inclus dans leurs lettres patentes (par. 31(1)); les droits et pouvoirs d'une personne physique (par. 32(1)); le pouvoir d'exiger le paiement de péages, de droits ou d'autres frais pour l'utilisation d'un pont ou tunnel international (art. 33); le pouvoir de leurs administrateurs de gérer leur activités et affaires (art. 34); le devoir de diligence requis de la part de leurs

administrateurs et dirigeants dans l'exercice de leurs fonctions (art. 35); et le pouvoir normal des administrateurs de prendre, de modifier ou de révoquer des règlements administratifs portant sur les affaires de la personne morale (art. 36).

H. Actions d'une personne morale (art. 37)

L'article 37 prévoit que pour l'application de l'article 90 (concernant les transactions nécessitant une autorisation parlementaire) de la partie V (intitulée « Sociétés d'État ») de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la Couronne fédérale, ou « société d'État mère » au sens de l'article 83 de cette loi, est autorisée à acquérir, détenir et céder des actions d'une personne morale qui est propriétaire d'un pont ou tunnel international ou qui l'exploite et à effectuer toute autre opération à l'égard de celles-ci. Cette disposition clarifie que le gouvernement fédéral ou une société d'État fédérale peut détenir des actions d'une personne morale qui est propriétaire d'un pont ou tunnel international ou qui l'exploite. Selon des fonctionnaires de Transports Canada, sans cette précision, la détention de telles actions serait interdite par la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

I. Mesures de contrainte (art. 38 à 42)

Le paragraphe 38(1) interdit à quiconque de faire sciemment une déclaration fausse ou trompeuse ou de fournir des renseignements faux ou trompeurs au ministre, à toute personne agissant au nom de celui-ci ou à la personne désignée par lui aux termes du paragraphe 39(1). Dans le même ordre d'idées, le paragraphe 38(2) interdit d'entraver sciemment l'action de toute personne visée au paragraphe 38(1) dans l'exercice de ses fonctions.

L'article 39 énonce les pouvoirs d'exécution en vue de faire observer le projet de loi, ses règlements et tout ordre ou toute directive donné en vertu du projet de loi, par exemple : le pouvoir du ministre (ou d'une personne nommée par le ministre) de procéder à l'inspection de tout lieu; le pouvoir d'emporter des objets pour les examiner et de saisir des éléments qui peuvent constituer une preuve; l'autorité d'un juge de paix de décerner des mandats; le recours à la force dans l'exécution des mandats; etc.

Le propriétaire ou le responsable du lieu visité en vertu du paragraphe 39(1), ainsi que toute personne qui s'y trouve, sont tenus d'accorder au ministre (ou à la personne qu'il désigne) toute l'assistance possible dans l'exercice des attributions qui lui sont conférées au

paragraphe 39(1), et tout renseignement que celui-ci peut valablement exiger pour l'application du projet de loi ou des règlements, ordres, directives ou procès-verbaux pris ou établis sous son régime (art. 40).

Le paragraphe 41(1) prévoit que si, sur demande présentée par le ministre, il conclut à l'existence, l'imminence ou la probabilité d'un fait constituant une infraction au projet de loi, ou tendant à sa perpétration, le tribunal compétent 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, ou d'accomplir tout acte susceptible, selon lui, d'empêcher la perpétration de l'infraction.

L'injonction est subordonnée à la signification d'un préavis d'au moins 48 heures aux parties nommées dans la demande, sauf lorsque cela serait contraire à l'intérêt public en raison de l'urgence de la situation (par. 41(2)).

L'article 42 précise les sanctions et peines prévues pour l'auteur de toute contravention à une disposition du projet de loi ou de ses règlements ou à un ordre donné sous son régime pour laquelle le projet de loi ne prévoit pas de sanction.

J. Pénalités (art. 43 à 55)

L'alinéa 43*a*) autorise le ministre à désigner, par règlement, toute disposition du projet de loi ou de ses règlements, tout ordre donné en vertu des articles 9, 13, **15.1** ou 26, ou toute directive d'urgence donnée au titre des articles 17 ou 18 du projet de loi, dont la contravention peut être considérée comme une violation au titre des articles 45 à 55. L'alinéa 43*b*) autorise également le ministre à prévoir le montant maximal applicable à chaque violation, plafonné à 5 000 \$ dans le cas des personnes physiques et à 25 000 \$ dans le cas des personnes morales.

Le ministre peut déterminer la forme et la teneur des procès-verbaux de violation (art. 44).

Selon le paragraphe 45(1), toute contravention à un texte désigné en vertu de l'alinéa 43*a*) constitue une violation pour laquelle le contrevenant s'expose à une pénalité dont le maximum peut être prévu en vertu de l'alinéa 43*b*). Il est compté une violation distincte pour chacun des jours au cours desquels se commet ou se continue la violation (par. 45(2)). Tout acte ou omission qualifiable à la fois de violation et d'infraction peut être réprimé de façon exclusive

soit comme violation, soit comme infraction (par. 45(3)). Étant donné que les violations n'ont pas valeur d'infraction, l'article 126 du *Code criminel* (contrevenir à une loi fédérale sans avoir d'excuse légitime) et la sanction applicable ne s'appliquent pas (par. 45(4)).

La personne désignée par le ministre en vertu du paragraphe 39(1), si elle a des motifs raisonnables de croire qu'une violation a été commise, peut dresser un procès-verbal qu'elle fait notifier au contrevenant. Le procès-verbal comporte, outre le nom du contrevenant et les faits reprochés, le montant de la pénalité à payer, ainsi que le délai et les modalités de paiement (art. 46).

Pour l'application des articles 48 à 54, « Tribunal » s'entend du Tribunal d'appel des transports du Canada, constitué par le paragraphe 2(1) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* (art. 47).

Le destinataire du procès-verbal doit soit payer la pénalité, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de la pénalité (art. 48).

Lorsque le destinataire du procès-verbal paie la somme requise conformément aux modalités qui y sont prévues, aucune poursuite ne peut être intentée par la suite contre l'intéressé pour la même contravention (art. 49).

Le destinataire du procès-verbal qui veut faire réviser la décision du ministre à l'égard des faits reprochés ou du montant de la pénalité dépose une requête auprès du Tribunal à l'adresse indiquée dans le procès-verbal, au plus tard à la date limite qui y est indiquée, ou dans le délai supérieur éventuellement accordé à sa demande par le Tribunal (par. 50(1)). Le Tribunal, sur réception de la requête, fixe la date, l'heure et le lieu de l'audience et en avise par écrit le ministre et l'intéressé (par. 50(2)). À l'audience, le membre du Tribunal commis à l'affaire accorde au ministre et à l'intéressé la possibilité de présenter leurs éléments de preuve et leurs observations, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle (par. 50(3)). Il incombe au ministre d'établir que l'intéressé a contrevenu au texte désigné (par. 50(4)). L'intéressé n'est pas tenu de témoigner à l'audience (par. 50(5)).

L'omission, par l'intéressé, de verser dans le délai imparti la somme fixée dans le procès-verbal et de présenter une requête en révision vaut déclaration de responsabilité à l'égard de la contravention. Sur demande, le ministre peut alors obtenir du Tribunal un certificat sur lequel est inscrite la somme (art. 51).

Après audition des parties, le membre du Tribunal informe sans délai l'intéressé et le ministre de sa décision. S'il décide qu'il n'y a pas eu contravention, sous réserve de

l'article 53, nulle autre poursuite ne peut être intentée à cet égard sous le régime du projet de loi (al. 52a)). Par contre, si après l'examen, le membre du Tribunal détermine qu'il y a eu contravention, il les informe également, sous réserve des règlements pris en vertu de l'alinéa 43b), de la somme qu'il fixe et qui doit être payée au Tribunal. En outre, à défaut de paiement dans le délai imparti, il expédie au ministre un certificat, établi en la forme que le gouverneur en conseil peut déterminer, sur lequel est inscrite la somme (al. 52b)).

Le ministre ou toute personne concernée peut faire appel au Tribunal de la décision rendue au titre de l'article 52. Le délai d'appel est de 30 jours (par. 53(1)). La partie qui ne se présente pas à l'audience portant sur la requête en révision perd le droit de porter la décision en appel, à moins qu'elle fasse valoir des motifs valables justifiant son absence (par. 53(2)). Le comité du Tribunal peut rejeter l'appel ou y faire droit et substituer sa propre décision à celle en cause (par. 53(3)). S'il statue qu'il y a eu contravention, le comité en informe sans délai l'intéressé. Sous réserve des règlements pris en vertu de l'alinéa 43b), il l'informe également de la somme qu'il fixe et qui doit être payée au Tribunal. En outre, à défaut de paiement dans le délai imparti, il expédie au ministre un certificat, établi en la forme que le gouverneur en conseil peut déterminer, sur lequel est inscrite la somme (par. 53(4)).

Sur présentation à la juridiction supérieure, une fois le délai d'appel expiré, la décision sur l'appel rendue ou le délai pour payer la pénalité ou déposer une requête en révision expirée, selon le cas, le certificat visé à l'article 51, à l'alinéa 52b) ou au paragraphe 53(4) est enregistré. Dès lors, il devient exécutoire et toute procédure d'exécution peut être engagée, le certificat étant assimilé à un jugement de cette juridiction obtenu par la Couronne fédérale contre la personne désignée dans le certificat pour une dette dont le montant y est indiqué (par. 54(1)). Le paragraphe 54(2) prévoit que tous les frais entraînés par l'enregistrement du certificat peuvent être recouvrés comme s'ils faisaient partie de la somme indiquée sur le certificat enregistré en application du paragraphe 54(1). Les sommes reçues par le ministre ou le Tribunal au titre de l'article 54 sont assimilées à des fonds publics au sens de la *Loi sur la gestion des finances* (par. 54(3)).

Les poursuites pour violation se prescrivent par 12 mois à compter du fait générateur de l'action (art. 55).

K. Examen (art. 56)

Le paragraphe 56(1) oblige le ministre à effectuer un examen des dispositions du projet de loi au cours de la cinquième année qui suit l'entrée en vigueur dudit paragraphe. Le ministre doit déposer un rapport de l'examen devant chaque chambre du Parlement dans les 15 premiers jours de séance de celle-ci suivant l'établissement du rapport (par. 56(2)).

L. Dispositions transitoires (art. 57 et 58)

L'article 57 prévoit que le projet de loi s'applique aux demandes visant la construction ou la modification d'un pont ou tunnel international qui ont été présentées à tout ministère, organisme ou organisme de réglementation fédérale avant l'entrée en vigueur de l'article.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, le paragraphe 23(1) interdit à quiconque d'exploiter un pont ou tunnel international sans l'agrément du gouverneur en conseil. Malgré cette disposition, l'article 58 dispose que la personne qui exploite un pont ou tunnel international à l'entrée en vigueur de cet article n'est pas tenue d'obtenir l'agrément du gouverneur en conseil pour continuer à l'exploiter.

M. Modification corrélative (art. 59)

L'article 59 apporte une modification corrélative au paragraphe 2(3) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* pour donner juridiction au tribunal en ce qui concerne les sanctions administratives pécuniaires prévues aux articles 43 à 55 du projet de loi.

N. Entrée en vigueur (art. 60)

Les dispositions du projet de loi entreront en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

COMMENTAIRE

Ainsi que nous l'avons mentionné précédemment, le projet de loi C-3 est une mesure législative distincte qui, exception faite de plusieurs nouvelles dispositions, est semblable à bien des égards à son prédécesseur, la partie V.1 (concernant les ponts et tunnels internationaux) de la *Loi sur les transports au Canada*, proposée précédemment dans le projet de

loi C-44 au cours de la première session de la 38^e législature. La partie V.1 proposée ne comprenait que quelques-unes des modifications proposées à la *Loi sur les transports au Canada*. Les fonctionnaires de Transports Canada signalent que de vastes consultations sur le projet de loi C-44 ont été menées auprès de différents intervenants. Ils ajoutent qu'en 2005, les intervenants concernés par les ponts et tunnels internationaux ont été consultés au sujet de ce projet de loi et qu'en général, il a bien été reçu. Ils indiquent toutefois que ces mêmes intervenants n'ont pas été consultés au sujet des nouvelles dispositions sur les ponts et tunnels internationaux prévues dans le projet de loi C-3. Ils savent que les dispositions proposées concernant l'approbation par le gouvernement des ventes et transferts touchant la propriété ou le contrôle pourraient inquiéter ces intervenants, mais espèrent que ces derniers participeront activement au processus de consultation sur les règlements et que leurs inquiétudes se dissiperont à ce moment-là.

Jusqu'à maintenant, il semble n'y avoir eu aucun commentaire sur ce projet de loi dans les médias.