

**PROJET DE LOI C-8 : LOI MODIFIANT
LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA
(TRANSPORT FERROVIAIRE)**

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 2 novembre 2007
Révisé le 27 juin 2008



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

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

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-8

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	29 octobre 2007
Deuxième lecture :	29 octobre 2007
Rapport du comité :	5 décembre 2007
Étape du rapport :	10 décembre 2007
Troisième lecture :	28 janvier 2008

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	29 janvier 2008
Deuxième lecture :	12 février 2008
Rapport du comité :	14 février 2008
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	14 février 2008

Sanction royale : 28 février 2008

Lois du Canada 2008, chapitre 5

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 :
Michel Bédard

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE	1
A. Points saillants	2
DESCRIPTION ET ANALYSE.....	3
A. Différends relatifs au transport ferroviaire : Suppression du critère du préjudice commercial (art. 1).....	3
B. Avis de modification des tarifs (art. 2)	3
C. Frais relatifs aux services connexes (art. 3).....	4
D. Lignes de chemin de fer louées (art. 4 et 5).....	5
E. Voies d'évitement pour les wagons des producteurs (art. 6).....	6
F. Arbitrage (art. 7)	7
G. Projet de loi C-11 – Aujourd'hui L.C. 2007, ch. 19 (art. 8)	8
H. Dispositions de coordination (art. 9).....	9
COMMENTAIRE.....	9



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-8 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR
LES TRANSPORTS AU CANADA (TRANSPORT FERROVIAIRE)*

CONTEXTE

Le 29 octobre 2007, l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a présenté le projet de loi C-8 : Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada (transport ferroviaire), à la Chambre des communes. Ce projet de loi a initialement été présenté au cours de la première session de la 39^e législature; il portait alors le numéro C-58. Conformément à une motion adoptée par la Chambre des communes le 25 octobre 2007, le projet de loi C-8, au moment où il a été présenté à la Chambre, a été réputé avoir été lu une deuxième fois et a été renvoyé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Les modifications proposées portaient sur le transport ferroviaire, et plus particulièrement les dispositions relatives au transport ferroviaire des marchandises⁽¹⁾.

Selon des représentants de Transports Canada (le ministère), un examen approfondi de la *Loi sur les transports au Canada* a eu lieu en 2001, et les modifications proposées sont l'aboutissement de discussions et de consultations exhaustives destinées à actualiser le cadre législatif qui régit les composantes importantes du réseau national canadien des transports. Le projet de loi C-8 est le troisième et dernier volet de la stratégie législative du gouvernement fédéral visant à modifier la *Loi sur les transports au Canada*. Le premier, le

* 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) Pour en savoir plus sur les mesures de protection prévues par la *Loi sur les transports au Canada* pour les clients du rail et sur d'autres mesures de protection prévues par le projet de loi C-8, voir Allison Padova, *Protection des clients du rail en vertu de la Loi sur les transports au Canada*, PRB 05-73F, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, révisé le 16 juillet 2007 (<http://lpintrabp.parl.gc.ca/lopimages2/prbpubs/bp1000/prb0573-f.asp>).

projet de loi C-3 : Loi sur les ponts et tunnels internationaux⁽²⁾, a reçu la sanction royale le 1^{er} février 2007 et est entré en vigueur le 25 avril 2007 (L.C. 2007, ch. 1). Le second, le projet de loi C-11 : Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'autres lois en conséquence⁽³⁾, contient des modifications aux dispositions générales et à celles relatives au transport aérien et ferroviaire, ainsi qu'un rajustement du calcul du plafond de revenu pour le transport du grain. Le projet de loi C-11 a reçu la sanction royale le 22 juin 2007 et est entré en vigueur le même jour (L.C. 2007, ch. 19)⁽⁴⁾.

A. Points saillants

Les points saillants du projet de loi C-8 sont les suivants :

- Abroger l'exigence selon laquelle l'Office des transports du Canada (l'Office) doit estimer qu'un expéditeur subirait un préjudice commercial important si l'Office n'imposait pas une réparation dans des différends portant sur le niveau de services, les prix d'interconnexion et les prix de ligne concurrentiels.
- Porter le délai de préavis de hausse d'un tarif de transport de 20 à 30 jours afin que les expéditeurs soient informés suffisamment à l'avance de cette hausse.
- Permettre à l'Office d'enquêter sur la plainte d'un expéditeur assujéti à un tarif d'application générale prévoyant des frais relatifs au transport ou aux services connexes ou des conditions afférentes et, s'il les estime déraisonnables, de fixer de nouveaux frais ou de nouvelles conditions.
- Faire en sorte que le processus d'interruption énoncé dans la *Loi sur les transports au Canada* s'applique aux lignes ferroviaires louées à des exploitants ferroviaires locaux et faisant retour à une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale à la fin de la location, y compris l'obligation de respecter les contrats conclus avec des sociétés de transport publiques.

(2) Pour une description et une analyse du projet de loi C-3, voir David Johansen, *Projet de loi C-3 : Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, LS-524F, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, révisé le 19 avril 2007 (<http://pintrabp.parl.gc.ca/lopimages2/prbpubs/ls3911000/391c3-f.asp>).

(3) Pour une description et une analyse du projet de loi C-11, voir David Johansen et Allison Padova, *Projet de loi C-11 : Loi modifiant la législation régissant les transports*, LS-527F, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, révisé le 27 septembre 2007 (<http://pintrabp.parl.gc.ca/lopimages2/prbpubs/ls3911000/391c11-f.asp>).

(4) La seule exception est l'art. 27 de la loi, qui entre en vigueur à la date fixée par décret du gouverneur en conseil. L'art. 27 donne lieu à l'ajout des art. 86.1 et 86.2 (portant sur la prise de règlements pour régir la publicité sur les prix des services aériens) à la *Loi sur les transports au Canada*.

- Exiger que les chemins de fer publient une liste des voies d'évitement disponibles pour le chargement des wagons des producteurs de grain et donnent un préavis de 60 jours avant de mettre une voie d'évitement hors service.
- Étendre l'arbitrage des différends concernant les prix ou les conditions de transport de marchandises à des groupes d'expéditeurs, à condition que la question soumise à l'arbitrage soit commune à tous les expéditeurs et que ceux-ci présentent une seule et même offre qui s'applique à eux tous.
- Permettre la suspension d'une procédure d'arbitrage si les deux parties consentent à recourir à la médiation.

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Différends relatifs au transport ferroviaire :

Suppression du critère du préjudice commercial (art. 1)

L'actuel paragraphe 27(2) de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) précise que l'Office n'acquiesce à tout ou partie de la demande d'un expéditeur relative au prix ou au service d'un envoi que s'il estime, compte tenu des circonstances, que l'expéditeur subirait autrement un préjudice commercial important. L'article premier du projet de loi modifie l'article 27 de la LTC de manière à supprimer le critère du préjudice commercial important, qui s'est révélé être lourd.

L'article premier abroge également le paragraphe 27(5), qui porte que l'article 27 ne s'applique pas à l'arbitrage prévu par la partie IV de la LTC.

B. Avis de modification des tarifs (art. 2)

Aux fins de la partie III de la LTC, intitulée *Transport ferroviaire*, « tarif » s'entend, à l'article 87, d'un barème des prix, frais et autres conditions applicables au transport et aux services connexes. « Transport » ou « trafic » s'entendent du transport des marchandises et de l'emploi du matériel nécessaire à ces fins. L'actuel paragraphe 119(1) de la partie III de la LTC exige d'une compagnie de chemin de fer qui a l'intention de hausser les prix d'un tarif *de transport* qu'elle publie un avis à cet égard au moins 20 jours avant la date de la prise d'effet. (L'obligation de publier un avis ne s'applique pas aux frais touchant les services connexes ni aux conditions afférentes au tarif.) L'article 2 du projet de loi modifie le paragraphe 119(1) de la LTC en faisant passer de 20 à 30 le nombre de jours de la période d'avis afin que les expéditeurs soient informés suffisamment à l'avance de la hausse des prix de transport.

C. Frais relatifs aux services connexes (art. 3)

Les représentants du ministère mentionnent que les chemins de fer tirent surtout leurs revenus des tarifs demandés pour le transport des marchandises de leurs clients, mais ils font aussi payer des frais pour des activités qui sont connexes au transport des marchandises ou qui ne s'y rapportent pas directement. C'est ce qu'on appelle les frais connexes ou accessoires, par exemple les frais de stationnement (frais supplémentaires imputés à l'expéditeur qui prend plus de temps que le délai fixé pour charger ou décharger un wagon), de nettoyage ou de stockage des wagons et de pesée du produit.

Les représentants du ministère mentionnent que les frais connexes imposés par les chemins de fer sont devenus un problème pour les expéditeurs au cours des dernières années, mais que les moyens dont dispose un expéditeur pour s'attaquer à ce problème sont limités, puisque l'arbitrage (prévu par la partie IV de la LTC) n'a jamais été utilisé comme recours distinct contre les frais connexes et les conditions qui y sont associées.

Par conséquent, l'article 3 du projet de loi ajoute la nouvelle disposition 120.1 à la LTC. Le paragraphe 120.1(1) proposé prévoit que sur dépôt d'une plainte de tout expéditeur assujéti à certains frais et à des conditions afférentes⁽⁵⁾, l'Office peut, s'il les estime déraisonnables, fixer de nouveaux frais ou de nouvelles conditions par ordonnance. Dans l'ordonnance, l'Office précise la période de validité de ces frais ou conditions, qui ne peut excéder un an (par. 120.1(2) proposé). Le paragraphe 120.1(3) proposé énumère certains facteurs dont l'Office doit tenir compte pour décider si les frais ou conditions afférentes sont déraisonnables. Les frais ou conditions afférentes fixés par l'Office doivent être commercialement équitables et raisonnables tant pour les expéditeurs qui y sont assujettis que pour la compagnie de chemin de fer qui a établi le tarif les prévoyant (par. 120.1(4) proposé). Dès que l'Office a fixé des frais ou des conditions afférentes, la compagnie de chemin de fer doit modifier son tarif en conséquence (par. 120.1(5) proposé). La compagnie de chemin de fer ne peut modifier son tarif à l'égard des frais et conditions afférentes fixés par l'Office avant l'expiration de la période de validité précisée dans l'ordonnance (par. 120.1(6) proposé). **Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des**

(5) Tous frais relatifs au transport ou aux services connexes ou toute condition afférente énoncés dans un tarif général s'appliquant à plus d'un expéditeur.

communes a ajouté le paragraphe 120.1(7) proposé afin de clarifier le fait que l'article 120.1 proposé ne s'applique pas aux prix relatifs au transport.

D. Lignes de chemin de fer louées (art. 4 et 5)

La LTC établit un processus (art. 141 à 146.1) que doit suivre une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale qui veut cesser d'exploiter une ligne de chemin de fer ou en transférer officiellement l'exploitation. La compagnie de chemin de fer qui veut cesser d'exploiter une ligne de chemin de fer peut transférer celle-ci, notamment par vente ou bail, à une autre partie en vue de la continuation de l'exploitation (art. 143). Dans le cas d'un *bail*, elle reste la propriétaire de l'infrastructure; toutefois, conformément à la LTC actuelle, elle n'a plus d'obligations relatives à l'exploitation de la ligne à partir de la date de signature du bail (art. 146(2)). Selon les représentants du ministère, il en résulte qu'à l'expiration ou à la résiliation du bail, la ligne retourne à la compagnie propriétaire et est considérée comme un bien non réglementé. Ainsi, conformément au libellé actuel de la LTC, une ligne de chemin de fer louée qui retourne au propriétaire à l'expiration du bail peut en fait contourner le processus de transfert et de cessation (énoncé aux par. 141 à 146.1 de la LTC), qui vise à offrir des possibilités aux collectivités touchées.

Les représentants du ministère signalent que le gouvernement est conscient de l'importance des lignes de chemin de fer d'intérêt local pour un grand nombre de collectivités et d'expéditeurs locaux, et qu'il comprend la nécessité de préserver ces lignes. Ils font remarquer que, pour certaines collectivités, les conventions de bail conclues avec les chemins de fer d'intérêt local peuvent être le seul moyen rentable de maintenir un service ferroviaire sur des lignes à très faible densité de circulation. Les modifications proposées donnent donc l'occasion aux exploitants de chemins de fer d'intérêt local et aux gouvernements d'acquérir les lignes de chemin de fer dont le bail a été terminé.

Par conséquent, l'article 4 propose d'ajouter à la LTC l'article 146.01, qui prévoit que si, conformément au processus établi en vertu des articles 143 à 145, une ligne de chemin de fer ou les droits d'exploitation de cette ligne font retour à la compagnie qui les avait transférés (comme c'est le cas lorsqu'une ligne est louée), la compagnie doit, dans les 60 jours, reprendre l'exploitation de la ligne *ou* se conformer au processus établi en vertu de ces articles. Autrement dit, la compagnie doit annoncer que la ligne est à vendre ou à louer en vue de maintenir son

exploitation et, si aucune convention n'est conclue, elle doit l'offrir aux gouvernements à sa valeur nette de récupération avant de la démonter.

Le paragraphe 146.01(2) proposé prévoit que si une ligne de chemin de fer ou les droits d'exploitation de cette ligne font retour à la compagnie qui les avait transférés et que celle-ci choisit de suivre le processus établi en vertu des articles 143 à 145, la compagnie n'est pas assujettie au paragraphe 142(2) à l'égard de la ligne ou des droits d'exploitation et elle n'a pas d'obligation en vertu de la LTC relativement à l'exploitation de la ligne de chemin de fer. (Le paragraphe 142(2) interdit à une compagnie de chemin de fer de cesser d'exploiter une ligne, à moins que son intention de le faire n'ait figuré au plan prévu à l'article 141. Ce plan, qui doit être tenu à jour, doit énumérer, pour les trois années suivantes, les lignes que la compagnie entend continuer à exploiter et celles dont elle compte cesser l'exploitation.)

L'article 146.1 de la LTC actuelle précise que la compagnie de chemin de fer qui cesse d'exploiter un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I et passant dans une municipalité doit faire à celle-ci trois versements annuels équivalant chacun au produit de 10 000 \$ et du nombre de milles de l'embranchement ou de la partie d'embranchement situés dans le territoire de la municipalité. Les versements doivent commencer à compter de la date où la compagnie avise l'Office en application du paragraphe 146(1). Conformément à cette disposition, lorsqu'elle s'est conformée au processus établi en vertu des articles 143 à 145 sans qu'une convention de transfert n'en résulte, la compagnie de chemin de fer peut mettre fin à l'exploitation de la ligne pourvu qu'elle en avise l'Office.

L'article 5 attribue un nouveau numéro à l'actuel article 146.1, qui devient le paragraphe 146.1(1), et ajoute le paragraphe 146.1(2), qui porte que si la compagnie de chemin de fer à laquelle s'applique le paragraphe 146.01(1) ne reprend pas l'exploitation d'un embranchement tributaire du transport du grain mentionné à l'annexe I dans le délai de 60 jours prévu dans ce paragraphe, et qu'aucune convention de transfert n'est conclue au titre du processus établi en vertu des articles 143 à 145, la compagnie doit effectuer les versements annuels susmentionnés.

E. Voies d'évitement pour les wagons des producteurs (art. 6)

Les représentants du ministère mentionnent qu'au cours des consultations, certains intervenants ont demandé un contrôle plus serré de l'abandon des voies d'évitement des Prairies qui servent au chargement de grain dans les wagons des producteurs. (Les voies d'évitement ne sont pas assujetties aux dispositions de la LTC relatives au transfert et à la

cessation d'exploitation de lignes.) Ils ajoutent que les plaintes relatives à la fermeture de voies d'évitement utilisées pour le chargement de wagons des producteurs résultent en partie du fait que les expéditeurs ne savent pas quelles voies d'évitement sont en service, les chemins de fer n'étant pas tenus actuellement d'en informer les intéressés.

L'article 6 résout la situation en proposant l'ajout d'une nouvelle disposition, soit l'article 151.1, à la LTC. Le paragraphe 151.1(1) proposé exige que la compagnie de chemin de fer régie établisse et tienne à jour la liste de ses voies d'évitement situées dans la région de l'Ouest où peuvent être chargés des wagons affectés par la Commission canadienne des grains au titre du paragraphe 87(2) de la *Loi sur les grains du Canada*. La liste doit être publiée sur le site Internet de la compagnie de chemin de fer (par. 151.1(2) proposé). La compagnie ne peut supprimer une voie d'évitement de la liste qu'à l'expiration d'un délai de 60 jours suivant la publication d'un avis à cet effet dans un journal à grande diffusion dans la région concernée (par. 151.1(3) proposé).

F. Arbitrage (art. 7)

L'arbitrage est une procédure généralement à la disposition de l'expéditeur insatisfait des prix ou des conditions de service proposés par une compagnie de chemin de fer. Cette procédure suppose l'intervention d'un arbitre indépendant chargé d'examiner l'offre finale de l'expéditeur et celle de la compagnie de chemin de fer et de choisir l'une ou l'autre.

L'article 7 vise l'adjonction des articles 169.1 à 169.3 à la LTC. L'article 169.1 proposé prévoit que les parties à un arbitrage peuvent d'un commun accord faire appel à un médiateur (rôle que peut jouer l'Office), pour que celui-ci règle la question qui lui est soumise pour arbitrage au titre de l'article 161. Il précise également que l'Office peut établir une liste de personnes, choisies ou non parmi ses membres ou son personnel, pour agir comme médiateur dans les cas où il est retenu à ce titre aux termes de l'article 169.1 proposé. Sauf accord entre les parties à l'effet contraire, tout ce qui se rapporte à la médiation du différend est confidentiel et les renseignements fournis par une partie dans le cadre de la médiation ne peuvent servir à d'autres fins à moins qu'elle n'y consente. Sauf accord entre les parties à l'effet contraire, la médiation doit se terminer dans les 30 jours suivant le renvoi de la question au médiateur. La médiation a pour effet : a) de suspendre, jusqu'à ce qu'elle prenne fin, la procédure d'arbitrage; b) de prolonger, d'une période égale à sa durée initiale, le délai dont dispose l'arbitre pour rendre sa décision. Le médiateur ne peut agir dans le cadre d'autres procédures à l'égard d'aucune question ayant fait l'objet de la médiation.

L'article 169.2 proposé permet à deux expéditeurs ou plus de s'associer pour soumettre une offre commune à l'arbitrage en ce qui concerne des prix, des frais ou des conditions lorsque la question soumise à l'arbitrage de l'Office est commune à tous les expéditeurs. Les expéditeurs ne peuvent toutefois soumettre une question à l'arbitrage de l'Office que s'ils peuvent convaincre celui-ci que des efforts ont été déployés pour la régler par médiation. Les délais se rattachant aux demandes d'arbitrage sont précisés aux articles 169.2 et 169.3.

Les représentants du ministère signalent que le fait d'autoriser plusieurs expéditeurs ayant une plainte commune à s'associer pour soumettre une offre commune permettrait de réduire leurs frais et leur donnerait plus de poids dans leurs négociations avec les chemins de fer.

G. Projet de loi C-11 – Aujourd'hui L.C. 2007, ch. 19 (art. 8)

Le paragraphe 8(1) du projet de loi C-8 prévoit que les paragraphes 8(2) à 8(4) ne s'appliqueront que si le projet de loi C-11 reçoit la sanction royale. Le projet de loi C-11 a reçu la sanction royale le 22 juin 2007; par conséquent, les paragraphes 8(2) à 8(4) s'appliquent.

Le paragraphe 8(2) ajoute à l'article 36.2 de la LTC, portant sur la médiation et l'arbitrage, le paragraphe (1.1) qui dispose que l'Office peut établir une liste de personnes, choisies ou non parmi ses membres ou son personnel, pour agir à titre de médiateur ou d'arbitre.

Le paragraphe 8(3) modifie la LTC par l'adjonction de l'article 146.02 qui porte sur le retour d'une ligne de chemin de fer ou de ses droits d'exploitation à la compagnie de chemin de fer, malgré le nouvel article 146.01 proposé, qui concerne également les obligations de la compagnie de chemin de fer découlant du retour d'une ligne ayant été louée. L'article 146.02 proposé précise que s'il existe, la veille du retour, un accord entre le propriétaire de la ligne ou le détenteur des droits d'exploitation et une société de transport publique (au sens de l'art. 87) relativement à l'exploitation d'un service de passagers sur la ligne, les droits et obligations découlant de cet accord sont, sauf avis contraire donné par la société avant le retour, dévolus à la compagnie de chemin de fer ou au détenteur des droits d'exploitation qui doit alors reprendre l'exploitation de la ligne.

Le paragraphe 8(4) modifie l'article 160 de la LTC de manière à préciser que les articles 160 à 169 (concernant l'arbitrage) s'appliquent également, avec les adaptations

nécessaires, aux prix appliqués par une compagnie de chemin de fer et aux conditions qu'elle impose à une autre compagnie de chemin de fer qui se livre au transport de passagers, mais qui n'est pas une société de transport publique au sens de l'article 87.

H. Dispositions de coordination (art. 9)

Le paragraphe 9(1) prévoit que les paragraphes 9(2) et 9(3) s'appliquent uniquement si le projet de loi C-11 (1^{re} session, 39^e législature) reçoit la sanction royale. Le projet de loi C-11 a reçu la sanction royale le 22 juin 2007. Par conséquent, les paragraphes 9(2) et 9(3) s'appliquent.

Le paragraphe 9(2) modifie le paragraphe 36.2(1) de la LTC afin d'y ajouter un renvoi à l'article 169.1. La disposition se lit désormais comme suit : « Si les articles 36.1 et 169.1 ne s'appliquent pas [...] »

Le paragraphe 9(3) remplace la version française du paragraphe 146.1(1) de la LTC.

Le paragraphe 9(4) n'est plus pertinent étant donné que le projet de loi C-11 est entré en vigueur.

COMMENTAIRE

Comme il a déjà été mentionné, le projet de loi C-8 a la même forme que son prédécesseur, le projet de loi C-58, qui a été présenté à la première session de la 39^e législature, mais est mort au *Feuilleton* à la prorogation du Parlement. Au cours du débat à l'étape de la deuxième lecture à la Chambre des communes, les porte-parole de l'opposition se sont, de façon générale, prononcés en faveur du projet de loi C-58.

Selon un article paru le 1^{er} juin 2007 dans le *National Post*⁽⁶⁾, des sources du CN ont déclaré que la compagnie de chemin de fer était « déçue » des plans du gouvernement de modifier sa façon de régler les différends relatifs aux frais et aux services ferroviaires qui opposent les compagnies de chemin de fer du Canada aux expéditeurs. Les expéditeurs ont bien accueilli la mesure visant à leur permettre d'avoir recours à l'arbitrage en tant que groupe plutôt

(6) Scott Deveau, « Railway rule regime not broken, so why tinker, CN tells Ottawa », *National Post* [Toronto], 1^{er} juin 2007, p. FP6.

qu'individuellement. Pour sa part, le CN a déclaré que sa « principale objection » au projet de loi concerne le recours collectif à l'arbitrage, faisant valoir que rien ne permet actuellement de prouver que les expéditeurs constituent un « groupe légitime dont les membres partagent les mêmes problèmes ». Le CN a également soutenu que la disposition proposée dissuaderait les expéditeurs de tenter d'arriver individuellement à un règlement avec la compagnie de chemin de fer. « Le CN croit que le régime de réglementation actuel offre suffisamment de mesure de protection aux expéditeurs et que les forces commerciales devraient continuer d'établir les règles du marché des services de transport », a déclaré le porte-parole du CN, Mark Halmann.

Le communiqué du ministère qui accompagnait le projet de loi C-8 mentionnait que le gouvernement du Canada s'était engagé à entreprendre un examen du service offert par les compagnies de chemin de fer dans les 30 jours suivant l'adoption des modifications relatives au transport ferroviaire des marchandises que contient le projet de loi. Le gouvernement consultera les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer quant à la portée et aux paramètres de l'examen. Selon un article paru dans le *National Post*⁽⁷⁾ le 31 mai 2007, Ian May, président de la Western Canadian Shippers Coalition, a déclaré qu'il accueillait favorablement un certain nombre de modifications contenues dans le projet de loi et qu'il était particulièrement satisfait d'apprendre que les services ferroviaires feraient l'objet d'un examen.

(7) Scott Deveau, « Shippers hail railway rule changes; amendments tabled, Transport Minister promises review of rail services », *National Post* [Toronto], 31 mai 2007, p. FP4.