



BIBLIOTHÈQUE *du* PARLEMENT

LIBRARY *of* PARLIAMENT

RÉSUMÉ LÉGISLATIF



Projet de loi C-49 :

Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois

Publication n° 42-1-C49-F
Le 4 août 2017

**Jed Chong
Zackery Shaver
Nicole Sweeney**

Division de l'économie, des ressources et des affaires internationales
Service d'information et de recherche parlementaires

Les **résumés législatifs** de la Bibliothèque du Parlement résument des projets de loi du gouvernement étudiés par le Parlement et en exposent le contexte de façon objective et impartiale. Ils sont préparés par le Service d'information et de recherche parlementaires, qui effectue des recherches et prépare des informations et des analyses pour les parlementaires, les comités du Sénat et de la Chambre des communes et les associations parlementaires. Les résumés législatifs sont mis à jour au besoin pour tenir compte des amendements apportés aux projets de loi au cours du processus législatif.

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.

Dans ce document, tout changement d'importance depuis la dernière publication est signalé en **caractères gras**.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2017

Résumé législatif du projet de loi C-49
(Résumé législatif)

Publication n° 42-1-C49-F

This publication is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE.....	1
1.1	Introduction	1
1.2	Examen de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> et Transports 2030	2
1.3	Notions clés.....	2
1.3.1	L'interconnexion et la <i>Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain</i>	2
1.3.2	Le cabotage.....	3
1.3.3	Appareils d'enregistrement audio-vidéo de locomotive.....	3
2	DESCRIPTION ET ANALYSE	4
2.1	Modification de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> (art. 2 à 59 du projet de loi).....	4
2.1.1	Changements touchant l'industrie du transport aérien.....	4
2.1.1.1	Coentreprises (art. 14, 78 et 87 du projet de loi)	4
2.1.1.2	Participation étrangère maximale au capital des compagnies aériennes canadiennes (art. 15, 16, 90 et 91 du projet de loi)	6
2.1.1.3	Droits des passagers aériens (art. 19 du projet de loi)	6
2.1.2	Changements concernant l'industrie ferroviaire	7
2.1.2.1	Faillite et insolvabilité (art. 21, 82 et 89 du projet de loi)	7
2.1.2.2	Interconnexion de longue distance (art. 29 et 79 du projet de loi)	7
2.1.2.3	Revenu admissible maximal pour le grain (art. 40, 41, 80 et 81 du projet de loi)	8
2.1.2.4	Règlement des différends (art. 5, 6, 23, 25, 49 à 52 et 92 à 94 du projet de loi)	8
2.1.2.5	Mesures de transparence (art. 24, 27, 29 et 32 à 34 du projet de loi)	9
2.1.2.6	Niveau de service et mesures de rendement (art. 9, 23, 42, 45, 76 et 77 du projet de loi)	10
2.2	Modification de la <i>Loi sur la commercialisation du CN</i> (art. 60 du projet de loi).....	11
2.3	Modification de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire et de la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i> (art. 61 à 67 du projet de loi).....	11

2.3.1	Appareils d'enregistrement vocal et vidéo de locomotive	11
2.3.2	Utilisation des renseignements	11
2.3.3	Mesures additionnelles	12
2.4	Modification de la <i>Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien</i> (art. 68 et 69 du projet de loi)	13
2.5	Modification de la <i>Loi sur le cabotage</i> (art. 70 à 72 du projet de loi)	13
2.6	Modification de la <i>Loi maritime du Canada</i> (art. 73 et 74 du projet de loi)	13
2.7	Dispositions transitoires (art. 75 à 81 du projet de loi)	13
2.8	Modifications connexes et corrélatives (art. 82 à 94 du projet de loi)	14
2.9	Dispositions de coordination (art. 95 à 97 du projet de loi)	14
2.10	Entrée en vigueur (art. 98 du projet de loi)	14
3	COMMENTAIRE	15
3.1	Transport aérien	15
3.2	Transport ferroviaire	16
3.2.1	Appareils d'enregistrement vocal et vidéo de locomotive	16

RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI C-49 : LOI APPORTANT DES MODIFICATIONS À LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA ET À D'AUTRES LOIS CONCERNANT LES TRANSPORTS AINSI QUE DES MODIFICATIONS CONNEXES ET CORRÉLATIVES À D'AUTRES LOIS

1 CONTEXTE

1.1 INTRODUCTION

Le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois (titre abrégé : « Loi sur la modernisation des transports »)¹ a été présenté le 16 mai 2017 à la Chambre des communes par l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports.

Le projet de loi C-49 prescrit à l'Office des transports du Canada (l'Office) d'établir des règlements concernant les droits des passagers aériens. D'autres aspects du transport aérien sont également visés par le projet de loi, qui prévoit notamment des modifications en ce qui concerne les restrictions touchant la participation étrangère au capital des transporteurs aériens canadiens, les demandes relatives à des projets de coentreprise réunissant au moins deux transporteurs aériens, ainsi que les services de contrôle offerts par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

En outre, le projet de loi C-49 comprend un certain nombre de mesures relatives au transport ferroviaire. Il vient entre autres définir ce qui constitue un service ferroviaire adéquat et approprié et énoncer les données devant être communiquées par les compagnies de chemin de fer. Il prévoit également des dispositions sur l'interconnexion de longue distance, la possibilité pour les expéditeurs d'inclure des sanctions pécuniaires réciproques dans leurs accords de service avec les compagnies de chemin de fer, ainsi que des recours pour les expéditeurs en ce qui a trait aux tarifs et au service².

Le projet de loi C-49 modifie aussi la *Loi sur la sécurité ferroviaire*³ afin de rendre obligatoire l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les cabines de locomotive et de circonscrire l'utilisation des données obtenues au moyen de ces enregistreurs⁴.

Enfin, bien que le projet de loi C-49 traite principalement des secteurs du transport aérien et ferroviaire, il prévoit également des changements liés à l'activité maritime commerciale (cabotage) et à la capacité des administrations portuaires d'obtenir du financement de la Banque de l'infrastructure du Canada.

1.2 EXAMEN DE LA *LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA* ET TRANSPORTS 2030

L'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC)⁵ a débuté en juin 2014. Présidé par l'honorable David Emerson, le comité d'examen « s'est penché sur la situation au cours des 20 à 30 prochaines années, afin de définir les priorités et les mesures qui pourraient être prises en matière de transports pour assurer la prospérité à long terme du Canada⁶ ». Le comité d'examen a présenté son rapport au ministre des Transports en décembre 2015⁷.

Le plan stratégique « Transports 2030 », présenté par Transports Canada en novembre 2016, fait suite aux recommandations issues de l'examen de la LTC et des consultations publiques ultérieures entreprises par le ministère⁸. Transports 2030 répartit les projets du gouvernement en cinq grands thèmes :

- le voyageur;
- le renforcement de la sécurité des transports;
- le transport écologique et innovateur;
- les voies navigables, les côtes et le Nord;
- les corridors commerciaux et les marchés mondiaux.

Le ministre des Transports a décrit le projet de loi C-49 comme « la première étape législative, afin d'entreprendre les premières initiatives de Transports 2030⁹ ».

1.3 NOTIONS CLÉS

Les lignes qui suivent présentent brièvement quelques-unes des notions clés et des lois dont il est question dans le projet de loi.

1.3.1 L'INTERCONNEXION ET LA *LOI SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE ÉQUITABLE POUR LES PRODUCTEURS DE GRAIN*

Une entente d'interconnexion est une entente commerciale entre des compagnies de chemin de fer en vertu de laquelle un transporteur local prend en charge les wagons d'un expéditeur, d'une municipalité ou d'une autre partie intéressée et les transfère à un autre transporteur qui effectue la majeure partie de la distance linéaire du mouvement ferroviaire complet¹⁰. Au Canada, l'interconnexion du trafic ferroviaire est réglementée depuis 1904 afin d'assurer aux expéditeurs captifs (c.-à-d. les clients qui n'ont qu'un choix de compagnie de chemin de fer) d'avoir un « accès juste et raisonnable » à l'ensemble du réseau ferroviaire, à un prix réglementé¹¹.

En vertu de la LTC, l'Office peut, par règlement, fixer les modalités d'interconnexion du trafic, fixer le prix pour effectuer cette opération, et établir des zones tarifaires dans lesquelles s'appliquent les prix réglementés¹². En général, les expéditeurs ont accès à l'interconnexion réglementée s'ils se trouvent dans un rayon de 30 km du lieu de correspondance avec un autre chemin de fer, bien que l'Office puisse augmenter cette distance dans certaines circonstances¹³.

En 2014, pour relever les défis associés à l'expédition de la récolte de grain sans précédent de 2013-2014, le Parlement a adopté la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*¹⁴. Entre autres, cette loi a permis à l'Office de prévoir des distances d'interconnexion différentes selon les régions et les marchandises transportées¹⁵. En vertu du pouvoir conféré par la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*, le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*¹⁶ a été modifié en 2014 pour porter à 160 km le rayon d'interconnexion pour le grain et les autres produits de base en Alberta, en Saskatchewan, et au Manitoba. Les dispositions de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* portant sur l'interconnexion ont cessé d'avoir effet le 1^{er} août 2017¹⁷. Pour les remplacer, le projet de loi C-49 instaure un nouveau mécanisme permanent favorisant l'interconnexion de longue distance, visant à aider « les expéditeurs captifs de l'ensemble des secteurs et des régions du Canada¹⁸ ».

1.3.2 LE CABOTAGE

Le cabotage comprend les services de transport de passagers et de marchandises entre des lieux situés au Canada, de même que toute autre activité maritime de nature commerciale dans les eaux canadiennes. Il comprend aussi les activités maritimes dans les eaux situées au-dessus du plateau continental du Canada liées à la recherche, à l'exploitation ou au transport des ressources du plateau continental. Essentiellement, la *Loi sur le cabotage*¹⁹ restreint les activités maritimes de nature commerciale effectuées dans les eaux canadiennes (cabotage) aux navires immatriculés au Canada, à quelques exceptions près. En exigeant que les propriétaires de navires étrangers obtiennent une licence de cabotage avant d'être autorisés à exercer des activités dans les eaux canadiennes, cette loi vise à protéger les propriétaires de navires canadiens de la « concurrence déloyale des pays qui ont des salaires ou des normes de sécurité moins élevés²⁰ ».

La *Loi de mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne*²¹, qui a reçu la sanction royale le 16 mai 2017, modifie la *Loi sur le cabotage* de manière à ouvrir à la concurrence européenne certains aspects des activités de transport maritime canadiennes²². Elle prévoit entre autres des modifications permettant aux exploitants de navires européens de charger des conteneurs d'expédition vides et de naviguer dans les eaux canadiennes en les ayant à bord²³. Le projet de loi C-49 libéralise encore davantage l'expédition des conteneurs vides qui appartiennent à une compagnie maritime ou qui sont loués par celle-ci en autorisant tout navire immatriculé à l'étranger à effectuer de tels transports sans disposer d'une licence de cabotage.

1.3.3 APPAREILS D'ENREGISTREMENT AUDIO-VIDÉO DE LOCOMOTIVE

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a établi une liste de surveillance qui recense les problèmes de sécurité qui doivent absolument être réglés pour améliorer la sécurité du système de transport du Canada. L'installation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive figure sur cette liste depuis 2012. Le BST affirme que l'installation de tels enregistreurs faciliterait le travail des enquêteurs chargés de se pencher sur les accidents ferroviaires, ainsi que la gestion proactive de la sécurité. La technologie d'enregistrement vocal est actuellement utilisée tant dans le secteur aéronautique que le secteur maritime²⁴.

En mai 2015, le BST a amorcé une étude sur la sécurité des enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives et a invité Transports Canada, des intervenants du secteur ferroviaire et des représentants syndicaux à y participer²⁵. L'étude a porté sur un éventail d'enjeux, notamment les avantages potentiels de l'installation des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives et l'utilisation à bon escient des renseignements extraits des enregistreurs²⁶.

2 DESCRIPTION ET ANALYSE

Le projet de loi C-49 renferme 98 articles. Il modifie sept lois et apporte des modifications corrélatives à six autres. Nous nous intéresserons ici à certaines de ces modifications seulement, sans passer en revue chaque article du projet de loi.

2.1 MODIFICATION DE LA *LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA* (ART. 2 À 59 DU PROJET DE LOI)

Les articles 2 à 59 du projet de loi C-49 modifient un certain nombre de dispositions de la LTC se rapportant à l'industrie du transport aérien et au secteur du transport ferroviaire.

2.1.1 CHANGEMENTS TOUCHANT L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

Les modifications à la LTC ayant trait à l'industrie du transport aérien se résument à trois grands changements visant à favoriser la croissance économique et à améliorer l'expérience des voyageurs²⁷.

2.1.1.1 COENTREPRISES (ART. 14, 78 ET 87 DU PROJET DE LOI)

L'article 14 du projet de loi ajoute les nouveaux articles 53.7 à 53.84 à la LTC. Ceux-ci établissent un cadre permettant au ministre des Transports d'autoriser et de superviser les ententes (habituellement appelés « coentreprises ») dans le secteur du transport aérien pour s'assurer qu'elles sont considérées à la fois du point de vue des pratiques de concurrence loyale et de l'intérêt public²⁸. À l'heure actuelle, les coentreprises font uniquement l'objet d'un examen à titre d'ententes entre concurrents, aux termes de la *Loi sur la concurrence*.

Selon le nouveau cadre, les compagnies aériennes ont l'option de demander au ministre d'approuver un projet d'entente. Le processus d'autorisation s'amorce lorsqu'une partie à une entente projetée avise le ministre des Transports du projet d'entente. Une copie de l'avis doit être transmise également au commissaire de la concurrence (nouveau par. 53.71(1)). Dans les 45 jours suivant la date de réception de l'avis, le ministre doit faire savoir aux parties et au commissaire si, selon lui, l'entente soulève d'importantes questions d'intérêt public (nouveau par. 53.71(6) de la LTC). Si, à la suite de l'évaluation initiale, le ministre estime que l'entente ne soulève aucune importante question d'intérêt public, aucune autre mesure n'est prise (nouveau par. 53.71(7)). Rien n'empêche cependant le Tribunal de la concurrence d'examiner l'entente en application de la *Loi sur la concurrence*²⁹ si le commissaire pense qu'elle pourrait faire diminuer la concurrence dans l'industrie (art. 90.1 de la *Loi sur la concurrence*).

En revanche, si le ministre conclut, à l'issue de l'évaluation initiale, que l'entente soulève d'importantes questions d'intérêt public, celle-ci est soumise au processus d'examen (nouveau par. 53.71(8) de la LTC). Les deux premières étapes du processus d'examen se déroulent en parallèle : le ministre (ou une personne désignée par lui) examine l'entente (nouveau par. 53.73(1)) et communique aux parties et au commissaire les questions d'intérêt public soulevées par l'entente (nouveau par. 53.73(4)). Quant au commissaire, il soumet au ministre et aux parties un rapport concernant toute diminution de la concurrence qui pourrait résulter de l'entente (nouveau par. 53.73(2)). Le ministre, le commissaire et les parties disposent ensuite d'une période de dialogue pour répondre aux préoccupations soulevées (nouveaux par. 53.73(5) à 53.73(7)). Au terme du processus, le ministre peut, s'il est convaincu que l'entente servirait l'intérêt public, autoriser celle-ci selon les conditions portant sur les questions d'intérêt public et de concurrence qu'il estime indiquées (nouveau par. 53.73(8)).

L'article 87 du projet de loi prévoit que le Tribunal de la concurrence ne peut examiner au motif qu'elle pourrait nuire à la concurrence une entente autorisée par le ministre en application du paragraphe 53.73(8) de la LTC (nouvel al. 90.1(9)d) de la *Loi sur la concurrence*). Néanmoins, le commissaire se voit conférer un rôle dans le processus de surveillance continue instauré par le nouvel article 53.77 de la LTC. Selon ce nouveau processus, le ministre peut, en tout temps après le deuxième anniversaire de la date où l'entente a été autorisée, aviser les parties des préoccupations d'intérêt public et de concurrence qu'elle soulève (nouveau par. 53.77(1)). Si, après avoir consulté le commissaire, le ministre décide que l'entente sert toujours l'intérêt public, l'autorisation est maintenue sous réserve des conditions ou des modifications aux conditions existantes qui peuvent être précisées afin de répondre aux préoccupations soulevées (nouveau par. 53.77(3)).

Les conditions relatives à une autorisation accordée par le ministre sont de nature contraignante (nouvel art. 53.78), et le non-respect de ces conditions constitue un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans et d'une amende maximale de 10 000 000 \$, ou de l'une de ces peines (nouveau par. 53.83(1)). Toutefois, une partie assujettie aux conditions d'une autorisation peut demander au ministre de les modifier ou de les annuler (nouvel art. 53.75).

Comme nous l'avons vu plus haut, les compagnies aériennes ne sont pas tenues d'aviser le ministre avant de conclure une entente (nouveau par. 53.71(1)); toutefois, lorsque l'avis est donné, le processus d'autorisation s'amorce et il est interdit de conclure l'entente visée sans avoir obtenu l'autorisation du ministre (nouvel art. 53.72). La personne qui contrevient à cette disposition commet un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans et d'une amende maximale de 10 000 000 \$, ou de l'une de ces peines (nouveau par. 53.83(1)). Les parties peuvent toutefois décider de se retirer du processus en tout temps avant que le ministre ne rende sa décision définitive (nouvel art. 53.8).

Enfin, l'article 78 du projet de loi prévoit que les personnes qui ont conclu une entente avant l'entrée en vigueur de l'article 14 du projet de loi peuvent tout de même en donner avis au ministre pour obtenir son autorisation, auquel cas elles ne seront pas passibles de sanctions pour avoir conclu l'entente avant d'y avoir été autorisées.

2.1.1.2 PARTICIPATION ÉTRANGÈRE MAXIMALE AU CAPITAL DES COMPAGNIES AÉRIENNES CANADIENNES (ART. 15, 16, 90 ET 91 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi C-49 permet une plus grande participation étrangère au capital des compagnies aériennes canadiennes exploitant un service intérieur. À l'heure actuelle, au moins 75 % des intérêts avec droit de vote de ces compagnies aériennes doivent être détenus et contrôlés par des Canadiens. L'article 15 du projet de loi modifie la définition de « Canadien » prévue au paragraphe 55(1) de la LTC pour abaisser ce seuil à 51 %, avec les réserves suivantes :

- au plus 25 % des intérêts avec droit de vote de la compagnie aérienne canadienne peuvent être détenus par un investisseur non canadien (individuellement ou avec des personnes du même groupe);
- au plus 25 % des intérêts avec droit de vote de la compagnie aérienne canadienne peuvent être détenus par un groupe de transporteurs aériens internationaux (individuellement ou avec des personnes du même groupe).

Aucun changement n'est cependant apporté à la limite de 25 % s'appliquant à la participation étrangère au capital des exploitants canadiens de services spécialisés offerts par aéronef (p. ex. lutte contre les incendies, transport hélicoptère pour l'exploitation forestière, photographie aérienne)³⁰.

De plus, l'article 90 du projet de loi modifie la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*³¹ afin de permettre à Air Canada de tirer parti de ce relèvement du seuil relatif à la participation étrangère au capital des compagnies aériennes. Par ailleurs, l'article 91 du projet de loi modifie la *Loi d'exécution du budget de 2009*³² pour abroger des modifications antérieures à la LTC qui ne sont jamais entrées en vigueur, mais qui auraient permis au gouverneur en conseil d'accorder des exemptions aux limites s'appliquant à la participation étrangère.

2.1.1.3 DROITS DES PASSAGERS AÉRIENS (ART. 19 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi C-49 ajoute l'article 86.11 à la LTC afin de charger l'Office de créer, par voie réglementaire, un nouveau régime des droits des passagers aériens, qui s'appliquera aux vols à destination, en provenance et à l'intérieur du Canada, y compris aux vols de correspondance (nouveau par. 86.11(1)). Cette « charte des voyageurs » fera partie intégrante des conditions du transporteur (nouveau par. 86.11(4)).

Le nouveau paragraphe 86.11(1) dresse la liste des sujets visés par ce nouveau régime, qui comprennent :

- l'obligation, pour le transporteur, de rendre facilement accessibles aux passagers en langage courant certains renseignements, notamment les conditions de transport;
- les obligations du transporteur dans les cas de retard et d'annulation de vols et de refus d'embarquement;
- l'obligation, pour le transporteur, de faciliter l'attribution, aux enfants de moins de 14 ans, de sièges à proximité d'un parent ou d'un tuteur sans frais supplémentaires.

2.1.2 CHANGEMENTS CONCERNANT L'INDUSTRIE FERROVIAIRE

Le projet de loi C-49 modifie les dispositions de la LTC relatives au transport ferroviaire de marchandises. La plupart des modifications visent à favoriser la transparence, l'efficacité du réseau et l'investissement du secteur privé³³. Les changements peuvent être regroupés en six grandes catégories, décrites ci-après : faillite et insolvabilité; interconnexion de longue distance; revenu admissible maximal pour le grain; règlement des différends; mesures de transparence; ainsi que niveau de service et mesures de rendement.

2.1.2.1 FAILLITE ET INSOLVABILITÉ (ART. 21, 82 ET 89 DU PROJET DE LOI)

L'article 21 du projet de loi abroge le régime de faillite et d'insolvabilité propre aux compagnies de chemin de fer prévu aux articles 106 à 110 de la LTC. Les articles 82 et 89 du projet de loi modifient respectivement la définition de « personne morale » dans la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*³⁴ et celle de « compagnie » dans la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*³⁵ pour assujettir les compagnies de chemin de fer au régime de faillite et d'insolvabilité de ces lois. Ces changements ont également pour effet de retirer à la Cour fédérale sa compétence en la matière.

2.1.2.2 INTERCONNEXION DE LONGUE DISTANCE (ART. 29 ET 79 DU PROJET DE LOI)

L'article 29 du projet de loi introduit un mécanisme d'interconnexion de longue distance auquel peuvent recourir les expéditeurs pour obtenir l'accès au service d'un chemin de fer concurrent situé au-delà des distances désignées lorsque certaines conditions sont respectées et à la suite d'une demande faite auprès de l'Office (nouveaux art. 129 et 130 de la LTC).

L'Office dispose de 30 jours ouvrables pour examiner une demande d'arrêté d'interconnexion de longue distance (nouvel art. 134) et pour trancher les différends pouvant survenir entre l'expéditeur et le transporteur sur certains sujets tels le prix de l'interconnexion de longue distance qui s'applique (nouvel al. 134(1)a)). Dans sa décision, l'Office doit tenir compte de certains facteurs énoncés dans les nouveaux articles 135, 136 et 136.1. L'Office rejette la demande si l'expéditeur ne le convainc pas que des efforts ont été déployés pour régler les questions avec le transporteur (nouvel art. 133). L'Office peut uniquement prendre un arrêté d'interconnexion de longue distance dans les cas où la distance à parcourir ne dépasse pas 1 200 km ou 50 % de la distance totale du transport par rail au Canada, si ce kilométrage est supérieur (nouveau par. 134(2)). L'arrêté prononcé par l'Office s'applique aux parties pendant un an, sauf si celles-ci en conviennent autrement (nouveau par. 136.3).

L'article 79 du projet de loi prévoit que le prix de l'interconnexion fixé par règlement en vertu de l'alinéa 128(1)b) de la LTC demeure applicable.

2.1.2.3 REVENU ADMISSIBLE MAXIMAL POUR LE GRAIN (ART. 40, 41, 80 ET 81 DU PROJET DE LOI)

Dans la loi actuelle, un mécanisme appelé « revenu admissible maximal » (RAM) limite le revenu que peuvent tirer la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) du transport d'une tonne du grain de l'Ouest, quelle que soit la distance³⁶. Un certain nombre de préoccupations ont été soulevées relativement à ce mécanisme dans le rapport du Comité d'examen de la LTC (rapport Emerson). Afin de remédier à certains des points relevés, le projet de loi C-49 prévoit de nouvelles mesures ayant principalement pour but « d'encourager les compagnies de chemin de fer à investir dans les infrastructures, notamment les wagons-trémies³⁷ » et de modifier la méthode de calcul du RAM³⁸. Ces nouvelles mesures consistent, entre autres, à :

- exclure les revenus perçus pour l'interconnexion du calcul du RAM, ce qui, selon le comité d'examen, permettrait « d'éviter les iniquités et d'occasionner des torts financiers aux compagnies de chemin de fer; supprimer l'obstacle à l'utilisation des manœuvres d'interconnexion³⁹ » (nouvel al. 150(3)d) de la LTC);
- exclure les revenus tirés du transport du grain par conteneurs sur wagons plats. Cette mesure semblerait remédier à la crainte que la formule actuelle décourage les entreprises de transporter le grain par conteneur⁴⁰ (nouvel al. 150(3)e) de la LTC);
- créer un indice d'inflation des prix propre à chaque compagnie de chemin de fer. À l'heure actuelle, l'indice utilisé pour calculer le RAM est le même pour le CN et le CP, ce qui pourrait créer des distorsions⁴¹ (nouveau par. 151(4) de la LTC).

Les valeurs d'indexation de l'inflation existantes demeureront en vigueur et doivent être mises à jour avant le 31 mars 2021, comme l'exigent les dispositions transitoires prévues aux articles 80 et 81 du projet de loi.

2.1.2.4 RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS (ART. 5, 6, 23, 25, 49 À 52 ET 92 À 94 DU PROJET DE LOI)

La loi actuelle prévoit un certain nombre de mesures pour faciliter le règlement des différends ayant trait au prix ou au niveau de service entre un expéditeur et une compagnie de chemin de fer; certaines misent sur la collaboration tandis que d'autres reposent sur un arbitrage⁴². Le projet de loi C-49 apporte des modifications aux divers mécanismes de règlement des différends contenus dans la LTC, dont voici quelques exemples :

- Aux termes du nouveau paragraphe 36.11(1), l'Office est tenu d'informer le public sur les dispositions de la LTC se rapportant au transport ferroviaire (partie III) et de fournir des renseignements et des conseils au sujet des recours disponibles advenant un différend se rapportant à ces dispositions (art. 5 du projet de loi).
- Le nouveau paragraphe 36.11(2) autorise tout membre de l'Office ou de son personnel à tenter de résoudre, de façon informelle, un différend survenu entre une compagnie de chemin de fer et une partie qu'il a renseigné et conseillé (art. 5 du projet de loi).

- Le nouveau paragraphe 42(2.1) exige de l'Office qu'il indique dans son rapport annuel au Parlement des renseignements précis sur les demandes d'arbitrage et de médiation qu'il a reçues et traitées (art. 6 du projet de loi).
- Selon l'alinéa 116(1)b) actuel de la LTC, l'Office doit déterminer, dans les 120 jours suivant la date de réception d'une plainte, si une compagnie s'acquitte de ses obligations. Le nouvel alinéa 116(1)b) ramène ce délai à 90 jours (art. 23 du projet de loi).
- Lorsqu'un différend fait l'objet d'un arbitrage, l'arbitre doit choisir entre la dernière offre de l'expéditeur et celle du transporteur⁴³. La décision demeure en vigueur pendant un an à moins que les parties ne se soient entendues antérieurement sur une durée inférieure (al. 165(2)c)). Le nouveau paragraphe 165(2) prévoit que la décision demeure en vigueur pendant une période d'au plus deux ans (art. 49 du projet de loi).
- Si un expéditeur et une compagnie ferroviaire ne parviennent pas à s'entendre sur la façon dont la compagnie doit s'acquitter de ses obligations en matière de service, l'expéditeur peut demander à l'Office d'agir comme arbitre pour régler certains aspects du désaccord. Suivant le nouveau paragraphe 169.37(3), l'arbitre est tenu d'établir le montant des sanctions pécuniaires de façon à « encourager l'efficacité du transport des marchandises de l'expéditeur et l'amélioration du rendement du système de chemin de fer » (art. 52 du projet de loi).
- Le projet de loi C-49 prévoit qu'un expéditeur peut demander l'application de sanctions pécuniaires à payer par la compagnie ferroviaire, et vice versa, en cas de non-respect des conditions de niveau de service découlant d'un contrat confidentiel ou des conditions d'exploitation découlant d'une décision d'arbitrage (art. 25 et 50 du projet de loi). La LTC ne prévoit pas actuellement de sommes à payer à l'expéditeur lorsqu'une compagnie ferroviaire ne s'acquitte pas de ses obligations relatives au transport, alors que la compagnie ferroviaire peut imposer des sanctions à l'expéditeur⁴⁴.
- Le projet de loi C-49 rend permanentes les dispositions temporaires de la LTC qui devaient cesser d'avoir effet concurremment avec la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*. Ces dispositions portent sur l'indemnisation des expéditeurs en cas de différend concernant le niveau de service et le pouvoir de l'Office de définir, par règlement, les conditions d'exploitation (art. 92 à 94 du projet de loi).

2.1.2.5 MESURES DE TRANSPARENCE

(ART. 24, 27, 29 ET 32 À 34 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi C-49 comporte une série de mesures visant à améliorer la transparence. Par exemple :

- Au titre de la LTC, chaque compagnie de chemin de fer est tenue de mettre à jour un plan énumérant les lignes qu'elle entend continuer à exploiter et celles dont elle entend cesser l'exploitation (par. 141(1)). Le nouveau paragraphe 141(2) de la *Loi* prévoit que la compagnie doit rendre le plan accessible au public en le publiant sur Internet (art. 32 du projet de loi).

- Aux termes de la LTC, la compagnie de chemin de fer qui entend cesser d'exploiter une ligne doit suivre certaines étapes. Le nouveau paragraphe 142(1) exige que la compagnie de chemin de fer publie un rapport sur son site Internet indiquant la date où elle a commencé et celle où elle a franchi chacune des étapes (art. 33 du projet de loi).
- L'article 117 de la LTC porte sur les prix exigibles par une compagnie de chemin de fer pour le transport de marchandises ou de passagers. En vertu de la loi en vigueur, soit que la compagnie de chemin de fer affiche publiquement le tarif, soit qu'elle permet au public de le consulter à ses bureaux. Le paragraphe 117(3) exige que la compagnie rende les tarifs accessibles au public en les publiant sur son site Internet (art. 24 du projet de loi).
- Le nouvel article 136.9 exige que la compagnie de chemin de fer publie une liste à jour des emplacements de lieux de correspondance situés sur le chemin de fer qu'elle exploite (art. 29 du projet de loi).
- Le nouveau paragraphe 127.1(1) exige que l'Office fixe le prix à exiger pour l'interconnexion du trafic chaque année. Le nouveau paragraphe 127.1(4) prévoit que l'Office est tenu de publier la méthode qu'il a suivie pour fixer le prix, alors que le nouveau paragraphe 127.1(5) exige de l'Office qu'il fasse publier ce prix dans la *Gazette du Canada* au plus tard le 31 décembre précédant le début de l'année civile durant laquelle il s'appliquera (art. 27 du projet de loi).

2.1.2.6 NIVEAU DE SERVICE ET MESURES DE RENDEMENT (ART. 9, 23, 42, 45, 76 ET 77 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi C-49 renferme un certain nombre de mesures de transparence expressément conçues pour favoriser un système de transport de marchandises compétitif et efficace. En voici des exemples :

- Au titre du nouveau paragraphe 50(1.01), le gouverneur en conseil peut exiger des transporteurs ferroviaires de catégorie 1⁴⁵ qu'ils fournissent de l'information en vue de l'établissement du prix de l'interconnexion de longue distance et de la communication au public des indicateurs de service et de rendement (art. 9 du projet de loi). Jusqu'à ce que la nouvelle réglementation soit en place à cette fin, les articles 76 et 77 du projet de loi précisent les renseignements qui devront être divulgués par les compagnies de chemin de fer de catégorie 1.
- L'article 116 de la LTC porte sur le processus à suivre à la réception d'une plainte selon laquelle une compagnie de chemin de fer ne s'acquitte pas de ses obligations prévues. Le nouveau paragraphe 116(1.2) précise les facteurs dont doit tenir compte l'Office pour établir si une compagnie s'acquitte de ses obligations relatives au niveau de service. Parmi ces facteurs figurent le caractère raisonnable des demandes de l'expéditeur pour le transport en cause (nouvel al. 116(1.2)b)) et les besoins et les contraintes de l'expéditeur et de la compagnie en matière d'exploitation (nouvel al. 116(1.2)e)) (art. 23 du projet de loi).
- Le nouveau paragraphe 151.01(1) exige que la compagnie de chemin de fer régie fournisse au ministre certains renseignements afin de permettre à ce dernier d'évaluer la capacité de la compagnie à effectuer le mouvement du grain qu'elle devra effectuer (art. 42 du projet de loi).

- Au titre du nouveau paragraphe 151.01(2), la compagnie de chemin de fer régie est tenue de fournir au ministre un rapport comportant les plans qu'elle a établis pour lui permettre de composer avec les conditions météorologiques hivernales (art. 42 du projet de loi).
- Suivant le nouveau paragraphe 157(5), le CN et le CP sont tenus de fournir à l'Office certaines données financières requises pour établir les coûts reliés au transport ferroviaire (art. 45 du projet de loi).

2.2 MODIFICATION DE LA *LOI SUR LA COMMERCIALISATION DU CN* (ART. 60 DU PROJET DE LOI)

La *Loi sur la commercialisation du CN*⁴⁶ limite actuellement la participation aux capitaux propres à 15 % des actions avec droit de vote dans le CN. L'article 60 du projet de loi modifie l'alinéa 8(1)a) de cette loi pour augmenter cette limite, afin de permettre à un actionnaire de détenir jusqu'à 25 % des actions avec droit de vote dans la compagnie.

2.3 MODIFICATION DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET DE LA LOI SUR LE BUREAU CANADIEN D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT ET DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS* (ART. 61 À 67 DU PROJET DE LOI)

Les articles 61 à 66 du projet de loi C-49 modifient la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et l'article 67 modifie la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*⁴⁷ afin d'exiger l'installation d'appareils d'enregistrement vocal et vidéo à bord des locomotives de tête qui circulent sur des lignes de chemin de fer relevant de la compétence fédérale et de prescrire la façon dont les renseignements recueillis seront utilisés par les compagnies de chemin de fer, Transports Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et d'autres organismes affiliés.

2.3.1 APPAREILS D'ENREGISTREMENT VOCAL ET VIDÉO DE LOCOMOTIVE

Au titre du nouvel article 17.31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, les compagnies de chemin de fer sont tenues d'installer des appareils d'enregistrement vocal et vidéo dans les locomotives conformément aux exigences de la réglementation à venir.

2.3.2 UTILISATION DES RENSEIGNEMENTS

Selon le nouvel article 17.91 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, les compagnies de chemin de fer peuvent utiliser les renseignements extraits des appareils d'enregistrement pour relever des problèmes de sécurité comme le prévoit le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire (2015)*⁴⁸, dans la mesure où ces renseignements sont choisis de façon aléatoire. Les renseignements tirés des appareils d'enregistrement peuvent aussi être utilisés par une compagnie de chemin de fer pour déterminer les causes et facteurs d'un accident ou incident qu'elle est tenue de déclarer au Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Le nouveau paragraphe 17.91(4) permet la collecte et la communication de renseignements malgré toute disposition contraire de la *Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques*⁴⁹ ou d'une loi provinciale similaire qui restreindrait autrement la collecte des renseignements personnels.

Les nouveaux articles 17.92 et 17.93 permettent au ministre des Transports et aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire d'utiliser les renseignements provenant des appareils d'enregistrement pour éclairer l'élaboration des politiques. Comme pour le nouvel article 17.91, les renseignements utilisés à cette fin doivent être choisis de façon aléatoire. Le ministre et les inspecteurs de la sécurité ferroviaire peuvent aussi examiner les renseignements extraits des appareils d'enregistrement vocal et vidéo pour déterminer les causes et facteurs d'un accident ou incident, ou pour vérifier le respect des exigences en matière d'enregistrement de données. Les renseignements recueillis au moyen des appareils d'enregistrement peuvent également être utilisés pour traiter un risque pour la sécurité ferroviaire, le cas échéant.

Suivant le nouvel article 17.94, les renseignements tirés des appareils d'enregistrement sont admissibles en preuve dans le cadre de poursuites intentées contre une compagnie qui exploite le matériel ferroviaire seulement dans certains cas, à savoir une violation touchant l'installation de l'appareil d'enregistrement, la conservation des renseignements enregistrés ou tout règlement établi en application du nouvel article 17.95. Selon le nouveau paragraphe 17.94(2), les renseignements tirés des appareils d'enregistrement ne sont pas recevables en preuve dans le cadre d'une poursuite intentée contre un employé de chemin de fer pour infraction à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, sauf si l'employé trafique l'appareil d'enregistrement. De plus, tout renseignement recueilli de façon aléatoire peut être utilisé dans une poursuite liée à une violation ou infraction.

Les nouveaux paragraphes 28(1.1) et 36(2) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* permettent aux compagnies de chemin de fer de communiquer les renseignements qu'elles ont recueillis au moyen des appareils d'enregistrement aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire et au ministre des Transports.

Le nouvel article 28 de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* autorise le Bureau de la sécurité des transports du Canada à mettre des enregistrements pertinents à la disposition d'autres organisations, conformément à la *Loi sur l'aéronautique*, à la *Loi sur l'Office national de l'énergie*, à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

2.3.3 MESURES ADDITIONNELLES

Au titre du nouvel article 17.95 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements venant entre autres établir :

- des critères pour les appareils d'enregistrement;
- les exemptions possibles pour les compagnies de chemin de fer;
- les catégories de renseignements à enregistrer et la durée de leur conservation;
- les « risques pour la sécurité ferroviaire » qui justifient l'utilisation ou l'analyse des renseignements recueillis.

Le nouvel article 17.96 précise que les enregistrements vocaux ou vidéo faits dans la cabine d'une locomotive constituent des « enregistrements de bord » au sens de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et ne peuvent être communiqués que suivant l'article 28 de cette loi⁵⁰.

Selon le nouvel alinéa 41(2)a), toute contravention à un règlement pris relativement aux appareils d'enregistrement vocal ou vidéo constitue une infraction.

2.4 MODIFICATION DE LA *LOI SUR L'ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN* (ART. 68 ET 69 DU PROJET DE LOI)

L'article 68 du projet de loi reformule le mandat de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), mais ne semble pas le modifier sur le fond (nouveau par. 6(1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*⁵¹).

L'article 69 du projet de loi autorise l'ACSTA à conclure, avec l'approbation du ministre, des ententes relatives à la fourniture de services de contrôle, selon le principe du recouvrement des coûts (nouvel art. 30.1).

2.5 MODIFICATION DE LA *LOI SUR LE CABOTAGE* (ART. 70 À 72 DU PROJET DE LOI)

Les articles 70 à 72 du projet de loi modifient la *Loi sur le cabotage* de manière à permettre à tous les navires étrangers, et pas seulement à ceux de l'Union européenne (UE), de transporter des conteneurs vides appartenant au propriétaire du navire ou loués par celui-ci, sans licence de cabotage (par. 3(2.1) modifié). D'autres dispositions de la *Loi sur le cabotage* qui seront modifiées par la *Loi de mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne* (pas encore en vigueur) continueront de s'appliquer uniquement aux navires de l'UE (par. 3(2.2), 3(2.3), 3(2.4), 3(2.6) et 3(7) et art. 5.1 et 7 modifiés).

2.6 MODIFICATION DE LA *LOI MARITIME DU CANADA* (ART. 73 ET 74 DU PROJET DE LOI)

Les articles 73 et 74 du projet de loi permettent aux autorités portuaires et à leurs filiales d'obtenir des emprunts ou des garanties d'emprunt auprès de la Banque de l'infrastructure du Canada. Actuellement, sous le régime de la *Loi maritime du Canada*⁵², les autorités portuaires sont constituées individuellement et il est interdit au Parlement de consentir des garanties d'emprunt au nom des autorités portuaires⁵³.

2.7 DISPOSITIONS TRANSITOIRES (ART. 75 À 81 DU PROJET DE LOI)

Les articles 75 à 81 sont des dispositions transitoires ayant trait à la mise en œuvre des modifications apportées à la LTC. Toutes les dispositions transitoires ont été abordées plus haut dans les rubriques auxquelles elles se rattachaient.

2.8 MODIFICATIONS CONNEXES ET CORRÉLATIVES
(ART. 82 À 94 DU PROJET DE LOI)

Les modifications connexes et corrélatives prévues aux articles 82 à 94 du projet de loi ont été abordées plus haut dans les rubriques les concernant, de façon à les mettre en contexte et par souci de commodité.

2.9 DISPOSITIONS DE COORDINATION
(ART. 95 À 97 DU PROJET DE LOI)

Les articles 95 à 97 énoncent les dispositions de coordination qui s'appliqueront si certaines lois entrent en vigueur avant ou après certains articles du projet de loi, et plus précisément dans le cas où les modifications provisoires à la LTC établies dans la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* sont abrogées avant l'entrée en vigueur de diverses dispositions du projet de loi.

L'article 95 fait en sorte que sera rétablie, dans les dispositions de la LTC sur l'interconnexion, la distance d'interconnexion originale de 30 km prévue par la loi avant l'entrée en vigueur de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* en 2014. Parmi les autres mesures de protection provisoires ayant été maintenues, figurent la disposition qui permet aux expéditeurs ferroviaires de demander une indemnisation dans le cadre de litiges sur le niveau de service ferroviaire et l'attribution à l'Office des transports du Canada du pouvoir de prendre des règlements concernant les conditions d'exploitation. Si certains éléments de l'article 95 entrent en vigueur, l'article 94, qui vise à maintenir les mêmes dispositions touchant l'indemnisation des expéditeurs ferroviaires et les conditions d'exploitation, est abrogé.

L'article 96 fait en sorte que la contravention d'une ordonnance liée à l'arbitrage des niveaux de service ferroviaire et l'omission par le CN ou le CP de transporter des quantités minimales de grain ne sont plus assujetties à des sanctions administratives pécuniaires. Suivant le nouveau paragraphe 178(1) de la LTC, l'omission de fournir des renseignements opérationnels sur le transport ferroviaire, tel qu'exigé par le nouveau paragraphe 50(1.01), est assujettie à des sanctions administratives pécuniaires. Le nouveau paragraphe 180(2) permet au ministre des Transports de déléguer à l'Office ses attributions pour ce qui est de l'application des exigences en matière de communication de données.

L'article 97 prévoit qu'une entente entre affiliés ne constitue pas un truquage des offres au sens de l'alinéa 47(3)a) de la *Loi sur la concurrence*⁵⁴. Cette modification donne effet aux dispositions sur les coentreprises de lignes aériennes, décrites à la rubrique 2.1.1.1 du présent résumé législatif, et exclut de telles coentreprises du champ d'application des dispositions sur le truquage des offres.

2.10 ENTRÉE EN VIGUEUR
(ART. 98 DU PROJET DE LOI)

L'article 98 précise à quel moment diverses dispositions entreront en vigueur.

Les articles 14 à 16, 78, 83 à 88 (coentreprises de services aériens), 61 à 67 (appareils d'enregistrement vocal et vidéo) et 90 et 91 (propriété étrangère des lignes aériennes) entreront en vigueur à la date fixée par décret.

Les paragraphes 26(2) et 28(2) (agrandissement des limites d'interconnexion) entreront en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 7(2) de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain* ou, si elle est postérieure, à la date de sanction du projet de loi C-49.

Les articles 70 à 72 (cabotage) prendront effet à la date fixée par décret, sous réserve de l'entrée en vigueur des articles 91 à 94 de la *Loi de mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne*.

Les articles 73 et 74 (financement des autorités portuaires) entreront en vigueur dès le premier jour où la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017* (projet de loi C-44) et le projet de loi C-49 auront tous deux reçu la sanction royale.

L'article 77 (renseignements à fournir par les transporteurs ferroviaires) entrera en vigueur au premier anniversaire de la sanction du projet de loi C-49.

3 COMMENTAIRE

3.1 TRANSPORT AÉRIEN

Le Centre pour la défense de l'intérêt public a accueilli favorablement les dispositions du projet de loi C-49 concernant les droits des passagers aériens, mais a souligné que l'Office des transports du Canada devra faire l'objet d'une réorganisation et recevoir davantage de ressources pour répondre au volume accru de plaintes qui risque de découler de ces modifications législatives⁵⁵.

L'Association canadienne des automobilistes (CAA) a aussi manifesté une certaine réserve dans son appui aux dispositions du projet de loi C-49 sur les droits des passagers aériens, en déclarant qu'elle « salue le projet de loi qui a été déposé aujourd'hui pour muscler les droits des passagers aériens du pays, mais considère qu'il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour s'assurer que la nouvelle charte réponde aux attentes des Canadiens⁵⁶ ». Certains observateurs ont également signalé que le projet de loi ne prévoit pas de sanctions en cas de non-respect de la réglementation⁵⁷.

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada a aussi appuyé les dispositions sur les droits des passagers aériens, mais a indiqué qu'il faudrait consacrer davantage d'efforts en vue d'éviter les retards causés par le processus des contrôles de sécurité (par exemple en venant augmenter le financement de l'ACSTA et de l'Agence des services frontaliers du Canada, et régler les problèmes liés au Système électronique d'autorisation de voyage électronique du Canada)⁵⁸.

De même, le Conseil des aéroports du Canada a bien accueilli l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard des questions touchant les voyageurs aériens, mais a signalé que les contrôles de sécurité aux aéroports sont « la plus importante source de plaintes de voyageurs aériens aujourd'hui⁵⁹ ».

3.2 TRANSPORT FERROVIAIRE

Le CP estime que les modifications au revenu admissible maximal « devraient favoriser les investissements dans les wagons-trémies » et que, en ce qui concerne l'agrandissement des limites d'interconnexion, « l'adoption d'une approche plus commerciale, axée sur les principes fondamentaux du marché, au lieu de l'approche réglementée actuelle, est un pas dans la bonne direction⁶⁰ ».

Toutefois, le CP a aussi signalé que la possibilité que les chemins de fer américains aient accès au réseau ferroviaire canadien grâce aux dispositions sur l'interconnexion de longue distance prévues dans le projet de loi, sans mesures de réciprocité, « pourrait créer des conditions de concurrence inéquitables et désavantager les chemins de fer canadiens⁶¹ ».

De manière générale, les groupes agricoles se sont montrés favorables au projet de loi, particulièrement à l'égard des dispositions portant sur le programme du revenu admissible maximal, les données devant être communiquées par les transporteurs ferroviaires, les sanctions financières réciproques et l'attribution à l'Office des transports du Canada de pouvoirs accrus en matière de règlement des différends⁶².

Toutefois, certains de ces groupes ont exprimé des inquiétudes concernant le délai entre l'expiration du régime provisoire d'interconnexion le 1^{er} août 2017 et la mise en œuvre des nouvelles dispositions sur l'interconnexion de longue distance. Ces groupes ont recommandé au gouvernement fédéral de maintenir le régime provisoire jusqu'à la mise en œuvre du nouveau régime⁶³.

3.2.1 APPAREILS D'ENREGISTREMENT VOCAL ET VIDÉO DE LOCOMOTIVE

L'Association des chemins de fer du Canada a bien accueilli les dispositions du projet de loi C-49 touchant les appareils d'enregistrement vocal et vidéo, en faisant valoir que cette mesure « sera essentiel[le] aux efforts déployés par le secteur ferroviaire pour prévenir les accidents⁶⁴ ».

Cependant, de l'avis de Teamsters Canada, l'utilisation d'appareils d'enregistrement vocal et vidéo suscite des préoccupations relatives à la protection de la vie privée. Le syndicat s'oppose à ce que les compagnies de chemin de fer aient accès aux enregistrements et recommande que seuls que les enquêteurs du Bureau de la sécurité des transports obtiennent un tel accès⁶⁵.

NOTES

1. [Projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois](#), 1^{re} session, 42^e législature.
2. Transports Canada, [En plein essor : Soutenir l'économie canadienne en modernisant le transport ferroviaire](#), document d'information.
3. [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), L.R.C. 1985, ch. 32 (4^e suppl.).
4. Transports Canada, [Le gouvernement du Canada cherche à rendre les enregistreurs audio-vidéo de locomotive obligatoires](#), document d'information.

5. [Loi sur les transports au Canada](#) (LTC), L.C. 1996, ch. 10.
6. Gouvernement du Canada, [Rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada](#).
7. Le rapport en deux tomes, intitulé *Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde*, a été déposé au Parlement le 25 février 2016.
8. Transports Canada, [Transports 2030, un plan stratégique pour l'avenir des transports au Canada](#).
9. Chambre des communes, [Débats](#), 1^{re} session, 42^e législature, 5 juin 2017, 2215 (l'hon. Marc Garneau, ministre des Transports).
10. [Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire](#), dans *Gazette du Canada*, Partie I, vol. 146, n^o 26, 30 juin 2012, p. 1844.
11. Office des transports du Canada, [Prix d'interconnexion](#).
12. *Ibid.*
13. Le par. 127(4) de la LTC autorise le recours à l'interconnexion lorsque la distance est supérieure à 30 km si l'Office est d'avis que le point d'origine ou de destination du travail est « suffisamment près » du lieu de correspondance. De plus, l'al. 128(1)b) autorise l'Office à établir des zones tarifaires aux fins de l'interconnexion – ce pouvoir a été invoqué lorsque le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* a été modifié en 2014 pour ajouter la nouvelle zone de 160 km.
14. [Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain](#), L.C. 2014, ch. 8; et Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, [Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde – Tome 1](#), 2015, p. 151.
15. Frédéric Forge et Alexandre Lavoie, [Résumé législatif du projet de loi C-30 : Loi modifiant la Loi sur les grains du Canada et la Loi sur les transports au Canada et prévoyant d'autres mesures](#), publication n^o 41-2-C30-F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, 1^{er} avril 2014.
16. [Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire](#), DORS/88-41.
17. Gouvernement du Canada, [Le gouvernement du Canada prolonge des dispositions de la Loi sur les transports au Canada liées au transport ferroviaire](#), communiqué, 15 juin 2016.
18. Transports Canada, [Notes d'allocution pour l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, devant la Chambre de commerce d'Edmonton pour discuter de la Loi sur la modernisation des transports et du transport ferroviaire des marchandises](#), 18 mai 2017.
19. [Loi sur le cabotage](#), L.C. 1992, ch. 31.
20. Nils Goeteyn et Peter G. Pamel, [The impact of CETA on the coasting trade regime in Canada: brief analysis of Bill C-30](#), Borden Ladner Gervais, 21 décembre 2016 [TRADUCTION].
21. [Loi de mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne](#), L.C. 2017, ch. 6.
22. Le Conseil des Canadiens, [CETA and the Great Lakes](#), 20 septembre 2014.
23. *Loi de mise en œuvre de l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne*, par. 92(1).
24. Bureau de la sécurité des transports du Canada, [Liste de surveillance 2016 – Enregistreurs audio-vidéo de bord](#).
25. *Ibid.*

26. Bureau de la sécurité des transports du Canada, [Le BST recommande l'installation d'enregistreurs audio-vidéo à bord des locomotives au Canada](#), communiqué, 19 septembre 2016.
27. Transports Canada, [Le ministre Garneau dépose un projet de loi pour répondre aux besoins des voyageurs canadiens et favoriser la croissance économique](#), communiqué, 16 mai 2017.
28. Transports Canada, [Initiatives pour les voyageurs](#), document d'information.
29. [Loi sur la concurrence](#), L.R.C. 1985, ch. C-34.
30. Transports Canada, [Initiatives pour les voyageurs](#).
31. [Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada](#), L.R.C. 1985, ch. 35 (4^e suppl.).
32. [Loi d'exécution du budget de 2009](#), L.C. 2009, ch. 2.
33. Transports Canada, *En plein essor : Soutenir l'économie canadienne en modernisant le transport ferroviaire*.
34. [Loi sur la faillite et l'insolvabilité](#), L.R.C. 1985, ch. B-3.
35. [Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies](#), L.R.C. 1985, ch. C-36.
36. Office des transports du Canada, [Questions et réponses : Revenu admissible maximal pour le transport du grain de l'Ouest](#).
37. Transports Canada (2017), *Notes d'allocation pour l'honorable Marc Garneau*.
38. *Ibid.*
39. Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (2015), p. 160.
40. *Ibid.*, p. 159.
41. *Ibid.*, p. 168.
42. *Ibid.*, p. 136.
43. Office des transports du Canada, [Arbitrage : Un outil d'information](#).
44. François Tougas, Lucia Stuhldreier et Ryan Gallagher, [Bill C-49: Some Welcome Improvements to Rail Service Level Arbitration](#), McMillan LLP, juin 2017.
45. L'art. 2 du projet de loi C-49 renferme la liste des compagnies ferroviaires faisant partie de la catégorie 1.
46. [Loi sur la commercialisation du CN](#), L.C. 1995, ch. 24.
47. [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#), L.C. 1989, ch. 3.
48. [Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#), DORS/2015-26.
49. [Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques](#), L.C. 2000, ch. 5.
50. Conformément au par. 28(2) de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, les enregistrements de bord, tels que ceux recueillis au moyen d'appareils d'enregistrement vocal et vidéo, ne peuvent être communiqués que suivant les restrictions énoncées à l'art. 28 de la *Loi*.
51. [Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien](#), L.C. 2002, ch. 9, art. 2.
52. [Loi maritime du Canada](#), L.C. 1998, ch. 10.
53. *Ibid.*, art. 26.

54. Le truquage des offres désigne la collusion entre deux personnes ou plus en vue d'infléchir le résultat d'une demande d'offres ou de soumissions. Cette définition est une paraphrase du par. 47(1) de la *Loi sur la concurrence*.
55. Centre pour la défense de l'intérêt public, [Proposed Air Passenger Rules Set for Take Off](#), communiqué, 16 mai 2017.
56. CAA Québec, [Du progrès dans la protection des droits des voyageurs aériens, mais du travail reste à faire](#), communiqué, 16 mai 2017.
57. Voir, par exemple, les observations formulées par Bruce Cran (président de l'Association des consommateurs du Canada) dans une entrevue avec Yvonne Colbert, « [New bill to protect airline passengers 'useless,' says consumer group](#) », *CBC News*, 18 mai 2017.
58. Conseil national des lignes aériennes du Canada, [Déclaration du Conseil national des lignes aériennes du Canada suite au dépôt de la Loi sur la modernisation des transports](#), communiqué, 16 mai 2017.
59. Conseil des aéroports du Canada, [Les aéroports du Canada accueillent bien l'engagement du gouvernement fédéral à l'égard du secteur du transport aérien](#), communiqué, 19 mai 2017.
60. CP [Canadien Pacifique], [CP reviewing details of Transportation Modernization Act, supports amendments that improve supply chain](#), communiqué, 18 mai 2017 [TRADUCTION].
61. *Ibid.* [TRADUCTION].
62. Fédération canadienne de l'agriculture, [La Loi sur la modernisation des transports répond aux préoccupations des agriculteurs concernant le transport du grain](#), communiqué, 17 mai 2017; Alberta Wheat Commission (AWC), [AWC commends the Federal Government on introducing historic rail transportation legislation](#), communiqué, 16 mai 2017; Canadian Canola Growers Association, [Bill C-49 takes progressive steps in addressing longstanding concerns of farmers](#), communiqué, 18 mai 2017; Grain Growers of Canada, [Rail Bill promises long-term solutions for grain shipping in Canada](#), communiqué, 19 mai 2017; et Western Canadian Wheat Growers, [Wheat Growers statement on the Transportation Modernization Act](#), communiqué, 16 mai 2017.
63. Voir, par exemple, Canadian Canola Growers Association (2017); et Grain Growers of Canada (2017).
64. Association des chemins de fer du Canada, [Les chemins de fer du Canada soutiennent l'installation obligatoire d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive pour améliorer la sécurité](#), communiqué, 16 mai 2017.
65. Teamsters Canada, [Enregistreurs audio-vidéo à bord des trains : les Teamsters exigent des explications du ministre Garneau](#), communiqué, 16 mai 2017.