



Résumé législatif

**PROJET DE LOI C-33 :
LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES DOUANES, LA LOI SUR
LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE, LA LOI DE 1992 SUR
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES,
LA LOI SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME,
LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA ET
LA LOI MARITIME DU CANADA ET APPORTANT
UNE MODIFICATION CORRÉLATIVE À UNE AUTRE LOI**

Publication n° 44-1-C33-F

Le 1^{er} mars 2023

Sam N. K. Banks, Jed Chong, Dana Fan, Geneviève Gosselin et Khamla Heminthavong

Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires

ATTRIBUTION

Le 1 ^{er} mars 2023	Sam N. K. Banks	Division de l'économie, des ressources et des affaires internationales
	Jed Chong	Division de l'économie, des ressources et des affaires internationales
	Dana Fan	Division de l'économie, des ressources et des affaires internationales
	Geneviève Gosselin	Division de l'économie, des ressources et des affaires internationales
	Khamla Heminthavong	Division de l'économie, des ressources et des affaires internationales

À PROPOS DE CETTE PUBLICATION

Les résumés législatifs de la Bibliothèque du Parlement résumant des projets de loi à l'étude au Parlement et en exposent le contexte de façon objective et impartiale. Ils sont préparés par les Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires, qui effectuent des recherches pour les parlementaires, les comités du Sénat et de la Chambre des communes et les associations parlementaires, et leur fournissent de l'information et des analyses. Les résumés législatifs sont mis à jour au besoin pour tenir compte des amendements apportés aux projets de loi au cours du processus législatif.

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 convient cependant de souligner qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen devant 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 résumé législatif de la Bibliothèque du Parlement, tout changement d'importance depuis la publication précédente est signalé en **caractères gras**.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2023

Résumé législatif du projet de loi C-33
(Résumé législatif)

Publication n° 44-1-C33-F

This publication is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE	1
1.1	Examen de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	2
1.2	Examen de la modernisation des ports	3
1.3	Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement	4
2	DESCRIPTION ET ANALYSE.....	5
2.1	Modifications apportées à la <i>Loi sur les douanes</i> (art. 2)	5
2.2	Modifications apportées à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	6
2.2.1	Définitions (art. 5 et 11)	6
2.2.2	Pouvoir de consulter (art. 7)	6
2.2.3	Exemptions à l'application de règles et règlements (art. 8 et 9)	7
2.2.4	Interdictions (art. 10)	8
2.2.5	Ordres ministériels (art. 12)	8
2.2.6	Habilitations de sécurité en matière de transport (art. 14 et 24).....	8
2.2.7	Sanctions administratives pécuniaires (art. 15 à 22)	9
2.2.8	Règlements : système de gestion de la sûreté (art. 23)	12
2.2.9	Examen de la <i>Loi</i> (art. 25)	12
2.3	Modifications apportées à la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i>	12
2.3.1	Définitions (art. 26)	12
2.3.2	Délégation (art. 27 et 29 à 32).....	13
2.3.3	Enregistrement (art. 33)	14
2.3.4	Plan d'intervention d'urgence (art. 34 et 35).....	14
2.3.5	Sanctions administratives pécuniaires (art. 47 à 49)	14
2.3.5.1	Pouvoirs réglementaires	15
2.3.5.2	Désignation et pouvoirs de l'agent de l'autorité.....	15
2.3.5.3	Infractions et peines.....	15



2.4	Modifications apportées à <i>la Loi sur la sûreté du transport maritime</i>	16
2.4.1	Définitions (art. 50 et 51).....	16
2.4.2	Objet de la <i>Loi</i> et autorisation ministérielle (art. 52)	16
2.4.3	Règlements (art. 53 et 54).....	17
2.4.4	Arrêtés d'urgence (art. 55 et 58).....	18
2.4.5	Mesures de sûreté et règles de sûreté (art. 56, 57 et 59).....	18
2.4.6	Injonctions (art. 61 et 62).....	19
2.4.7	Agents de contrôle (art. 63 à 66)	20
2.4.8	Inspection de sécurité (art. 67 et 68).....	21
2.4.9	Dispositions relatives aux infractions et aux sanctions administratives (art. 69 à 85)	21
2.4.10	Dispositions transitoires (art. 86 à 90)	22
2.4.11	Disposition de coordination (art. 91)	22
2.5	Modifications apportées à <i>la Loi sur les transports au Canada</i>	23
2.5.1	Utilisation de systèmes automatisés et télécommunications (art. 92 et 93).....	23
2.5.2	Examen des fusions et acquisitions (art. 94 à 99)	24
2.6	Modifications apportées à la <i>Loi maritime du Canada</i>	26
2.6.1	Objet de la <i>Loi</i> (art. 100)	26
2.6.2	Lettres patentes (art. 101)	26
2.6.3	Administrateurs des administrations portuaires (art. 102 à 106).....	27
2.6.4	Règlements concernant la gestion et le contrôle des administrations portuaires (art. 107)	28
2.6.5	Capacité et pouvoirs de l'administration portuaire (art. 108)	29
2.6.6	Politique d'emprunt de l'administration portuaire (art. 109)	29
2.6.7	Gouvernance de l'administration portuaire (art. 110)	29
2.6.8	États financiers et plan d'activités de l'administration portuaire (art. 111 à 115).....	30
2.6.9	Plans et rapports en matière de changements climatiques (art. 116)	31

2.6.10	Baux et permis : biens fédéraux (art. 117)	32
2.6.11	Plan d'utilisation des sols (art. 118)	33
2.6.12	Fixation des droits (art. 119)	33
2.6.13	Règlements (art. 120)	34
2.6.14	Arrêtés (art. 121 et 122).....	34
2.6.15	Modification corrélative à <i>la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada</i> (art. 123)	35
2.6.16	Disposition de coordination (art. 124)	35
2.7	Entrée en vigueur (art. 125)	36



RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI C-33 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES DOUANES, LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE, LA LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES, LA LOI SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME, LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA ET LA LOI MARITIME DU CANADA ET APPORTANT UNE MODIFICATION CORRÉLATIVE À UNE AUTRE LOI

1 CONTEXTE

Le projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi (titre abrégé : « Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada »), a été présenté à la Chambre des communes par le ministre des Transports le 17 novembre 2022 et a franchi l'étape de la première lecture le même jour¹.

Le projet de loi modifie nombre de lois dans les secteurs du transport ferroviaire et maritime et modifie la loi sur le transport des marchandises dangereuses. Dans le secteur ferroviaire, le projet de loi donne suite à l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) de 2017-2018, en apportant des changements à la LSF et à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). Selon Transports Canada, les changements proposés visent à :

- améliorer la transparence et l'efficacité;
- combler les lacunes et relever les nouveaux défis;
- améliorer davantage les mesures de sécurité pour le transport des marchandises dangereuses partout au Canada².

Dans le secteur du transport maritime, le projet de loi apporte des changements à la *Loi sur les douanes*, à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (LSTM), à la LTC et à la *Loi maritime du Canada* (LMC), dans le cadre de la réponse du gouvernement à l'Examen de la modernisation des ports achevé en octobre 2022. Les modifications ont pour objectif de permettre aux ports canadiens « de mieux s'acclimater à un environnement économique, social et environnemental de plus en plus complexe³ ». Au moment de l'annonce du projet de loi, Transports Canada a aussi publié un énoncé de politique sur l'investissement dans les ports⁴, qui présente des renseignements généraux sur l'approche qu'entend adopter le gouvernement à l'égard de la gouvernance des ports. Le projet de loi C-33 s'inscrit dans les efforts du gouvernement pour mettre en œuvre cette vision.

Le projet de loi modifie également la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (LTMD) « afin de s'assurer que les marchandises dangereuses continuent d'être transportées de façon sécuritaire et sûre partout au Canada⁵ ». Selon Transports Canada, les modifications améliorent la capacité du Ministère « à faire face aux risques continus et urgents en matière de sécurité, et renforcent les activités d'application de la loi en créant un régime de sanctions administratives pécuniaires⁶ ».

1.1 EXAMEN DE LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Aux termes de l'article 51 de la LSF, le ministre des Transports doit, dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur de l'article, nommer une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application de la LSF. Le dernier rapport d'examen de la LSF a été publié en mai 2018. Dans son rapport, intitulé *Améliorer la sécurité ferroviaire au Canada : bâtir ensemble des collectivités plus sécuritaires*, le Comité d'examen précise qu'un régime de sécurité ferroviaire efficace et durable comporte trois éléments essentiels : 1) la conformité aux règlements et aux normes; 2) des systèmes de gestion de la sécurité; 3) une culture de la sécurité⁷.

Le Comité d'examen a conclu que Transports Canada s'est bien acquitté de ses obligations en matière de conformité et que le Ministère devrait « continuer à renforcer sa capacité et ses pratiques pour assurer la sécurité ferroviaire au Canada ». En ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité, le Comité d'examen a conclu que les travaux « sont en cours et doivent encore être améliorés, à mesure que le Ministère met en œuvre le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire ». Enfin, pour ce qui est de la culture de la sécurité, le Comité d'examen a estimé que « [m]algré quelques progrès réalisés par les compagnies de chemin de fer au chapitre de la culture de sécurité, le Programme de la sécurité ferroviaire de Transports Canada insiste peu sur cet élément de la sécurité ou dispose d'une capacité limitée à cet égard⁸ ».

La plus importante recommandation législative formulée dans le cadre de l'examen concerne les modifications à apporter à la partie III de la LSF (Activités autres que ferroviaires pouvant compromettre la sécurité ferroviaire), afin de régler la question de la proximité entre les zones résidentielles et commerciales et les chemins de fer. D'autres propositions de modifications législatives figurent également parmi les 16 recommandations formulées dans le cadre de l'examen :

- faire en sorte que les exemptions accordées aux fins d'essai en vertu de l'article 22.1 de la LSF soient assorties de dispositions prévoyant la transmission des données recueillies pendant les essais à Transports Canada pour l'élaboration de règlements ou des recherches additionnelles;

- modifier la LSF de manière à permettre aux compagnies de chemin de fer de demander des exemptions concernant l'application de certaines exigences du *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* qui ont des avantages limités pour la sécurité de leurs activités;
- modifier la LSF pour permettre au ministre des Transports de solliciter les conseils d'une partie compétente ou de la consulter à propos d'une règle proposée;
- combler les lacunes et améliorer la souplesse et l'efficacité de la LSF en ce qui concerne la sûreté ferroviaire, les échéances des décisions du Tribunal d'appel des transports du Canada, les avis concernant les travaux de construction près des pipelines, les ententes de conformité et les examens obligatoires de la LSF.

1.2 EXAMEN DE LA MODERNISATION DES PORTS

En mars 2018, le ministre des Transports a lancé l'Examen de la modernisation des ports, visant à déterminer comment les ports peuvent faire des progrès sur cinq objectifs clés :

- soutenir la compétitivité de l'économie canadienne en facilitant la circulation des marchandises;
- renforcer les relations avec les peuples autochtones et les collectivités locales;
- promouvoir une infrastructure et des activités durables du point de vue environnemental;
- rehausser la sécurité et la sûreté des ports;
- optimiser la gouvernance et la gestion financière⁹.

L'Examen a mené à la publication d'un rapport, intitulé *Rapport sur ce que nous avons entendu : Examen de la modernisation des ports*, en 2020 par Transports Canada¹⁰. Les consultations publiques tenues par le Ministère ont permis de tirer les leçons suivantes, entre autres :

- Les intervenants de la chaîne d'approvisionnement souhaitent promouvoir de nouvelles infrastructures et technologies pouvant aider les différentes parties de la chaîne d'approvisionnement à collaborer plus efficacement, et investir dans ces infrastructures et technologies.
- Il est nécessaire d'utiliser la technologie pour accroître l'efficacité, la capacité, la fiabilité, la résilience et la compétitivité des chaînes d'approvisionnement canadiennes.
- Les intervenants ont souligné la nécessité de tenir compte des intérêts des peuples autochtones lors de la planification des activités portuaires futures; certains ont suggéré de s'assurer que les conseils d'administration des administrations portuaires soient plus représentatifs des peuples autochtones.

- Les intervenants ont reconnu l'importance de l'évaluation et de la gestion des impacts négatifs des aménagements et des opérations portuaires.
- Les questions d'ordre environnemental devraient être mieux intégrées dans la gestion des opérations portuaires.
- Les intervenants ont exprimé leur intérêt pour une mise à jour du cadre de sûreté pour les ports, en y intégrant notamment une plus grande collaboration entre les gouvernements et les partenaires en matière de sûreté.
- Le mandat des administrations portuaires canadiennes devrait être révisé afin de les aider à atteindre de multiples objectifs en matière de politiques tout en conciliant des intérêts divergents.
- Étant donné la complexité des grands projets d'infrastructure maritime, les intervenants ont souligné l'importance de l'accès à des sources de financement publiques et privées.

1.3 GROUPE DE TRAVAIL SUR LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

En janvier 2022, le ministre fédéral des Transports a tenu le Sommet national sur la chaîne d'approvisionnement, avant de constituer le Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, en mars 2022. Ce groupe de travail a été chargé d'étudier des solutions pour relever les défis de la chaîne d'approvisionnement des transports, notamment les perturbations causées par la pandémie de COVID-19, les effets croissants des changements climatiques et les récentes sanctions contre la Russie. Le Groupe de travail a publié son rapport définitif, intitulé *Rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement 2022*, au début du mois d'octobre 2022¹¹.

Voici quelques recommandations du groupe de travail :

- créer un bureau de la chaîne d'approvisionnement pour centraliser la responsabilité du gouvernement fédéral en matière de gestion de la chaîne d'approvisionnement pour l'ensemble des ministères;
- élaborer une stratégie à long terme pour la chaîne d'approvisionnement des transports;
- mobiliser les États-Unis ainsi que les provinces et territoires pour obtenir la reconnaissance réciproque des règlements, des politiques et des processus;
- réviser le mandat de l'Office des transports du Canada afin d'y inclure, entre autres, le pouvoir de veiller à ce que « toutes les parties qui travaillent dans la chaîne d'approvisionnement des transports du Canada aient un rapport de forces de négociation égal¹² ».

Selon le document d'information du gouvernement sur le projet de loi C-33 :

Bien que des mesures plus ciblées soient proposées pour répondre au rapport du Groupe de travail, les modifications législatives proposées sont une démonstration de ce que le gouvernement peut faire pour revitaliser les principaux modes de la chaîne d'approvisionnement du transport¹³.

2 DESCRIPTION ET ANALYSE

2.1 MODIFICATIONS APPORTÉES À LA LOI SUR LES DOUANES (ART. 2)

Les modifications apportées à la *Loi sur les douanes*¹⁴ semblent découler d'une recommandation formulée dans le *Rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement 2022*. Le rapport indique que les terminaux de conteneurs dans les ports sont congestionnés en raison d'un espace d'entreposage insuffisant pour les conteneurs d'importation à l'arrivée, tant dans les ports que dans les installations intérieures, entre autres choses. Les autorités douanières doivent dédouaner ces conteneurs avant de leur accorder la mainlevée. Des installations d'entreposage temporaire sont nécessaires pour accueillir au moins certains conteneurs d'importation dans des endroits situés à l'extérieur des terminaux portuaires. Le groupe de travail suggère que l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) remédie à la congestion et aux retards qui en découlent, en augmentant sa capacité de mener des inspections et de dédouaner des conteneurs en dehors des emplacements habituels, et recommande ce qui suit :

L'ASFC doit permettre que les conteneurs actuellement entreposés dans les terminaux portuaires soient transportés sous douane par train ou par camion vers les bureaux intérieurs aux fins de dédouanement. Nous aurons ainsi de l'espace dans les terminaux pour le déchargement des navires à l'arrivée¹⁵.

L'article 2 du projet de loi modifie les dispositions de la *Loi sur les douanes*, par l'ajout des articles 19.01 et 19.02 dans la section « Mouvement et entreposage des marchandises ». L'article 2 élargit le pouvoir de l'agent des douanes d'exiger la livraison de conteneurs pour inspection. Il pourrait s'agir, par exemple, d'envoyer des conteneurs vers des lieux déterminés, à l'extérieur d'un terminal portuaire. En vertu des nouveaux articles 19.01 et 19.02, et sur demande, toute personne qui a en sa possession ou sous son contrôle des marchandises importées doit les mettre à disposition pour examen en temps opportun, et doit les conduire ou les faire conduire dans un lieu sécurisé répondant aux exigences prévues par règlement. Ces deux nouvelles dispositions donnent aussi au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements à cet égard.

2.2 MODIFICATIONS APPORTÉES À LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE*

2.2.1 Définitions (art. 5 et 11)

Le paragraphe 5(2) du projet de loi modifie le paragraphe 4(1) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF)¹⁶ par l'ajout de la définition de « sécurité » qui inclue le concept de sûreté, sauf dans les cas où il est question d'un système de gestion de la sécurité.

Par conséquent, le projet de loi supprime la mention de sûreté aux alinéas 3b) et 3d), à l'article 3.1, à l'alinéa 3.1a) et au paragraphe 6.1(1) de la LSF.

Dans le même ordre d'idées, l'article 11 du projet de loi modifie l'intertitre précédent l'article 31 de la LSF en substituant « Avis des inspecteurs de la sécurité ferroviaire en matière de sécurité ou de sûreté ferroviaires » par « Avis des inspecteurs de la sécurité ferroviaire ».

L'article 5 du projet de loi ajoute également la définition de « système de gestion de la sûreté » au paragraphe 4(1) de la LSF et modifie la définition de « texte relatif à la sûreté du transport ferroviaire », afin d'y ajouter, entre autres, les éléments suivants :

- ordre relatif à la sûreté donné en vertu de l'article 32 de la LSF;
- arrêté relatif à la sûreté pris en vertu de l'article 32.01 de la LSF;
- autorisation accordée ou obligation énoncée dans un avis du ministre en vertu du paragraphe 39.1(2) de la LSF.

2.2.2 Pouvoir de consulter (art. 7)

Le paragraphe 19(1) de la LSF prévoit que le ministre peut, par arrêté, demander à une compagnie de chemin de fer d'établir des règles concernant les domaines visés par les paragraphes 18(1) et 18(2.1) de la même *Loi* qui concernent des questions relatives à la sécurité et à la sûreté du transport ferroviaire. Le paragraphe 19(5) indique que pour informer sa décision, le ministre peut consulter des associations spécialisées ou des experts en sécurité ferroviaire. L'article 7 du projet de loi modifie le paragraphe 19(5) de la LSF afin de permettre au ministre de consulter également « toute autre partie intéressée ».

2.2.3 Exemptions à l'application de règles et règlements
(art. 8 et 9)

L'article 22 de la LSF permet au gouverneur en conseil et au ministre des Transports d'exempter les compagnies ferroviaires de l'application de règlements pris en vertu des paragraphes 18(1) et 18(2.1) ainsi que des règles en vigueur en vertu des articles 19 et 20 de la même *Loi*. Cette disposition permet également de soustraire une personne de l'application de règlements pris en vertu du paragraphe 18(2) en ce qui concerne les ouvrages de franchissement.

En vertu du paragraphe 22(4) de la LSF, une compagnie de chemin de fer peut demander au ministre d'être exemptée de l'application des règlements et règles susmentionnées. Le paragraphe 8(1) du projet de loi modifie l'article 22 de la LSF en ajoutant le paragraphe 22(4.1) qui énonce que dans les cas où une compagnie de chemin de fer demande une telle exemption, elle doit fournir les renseignements ou les documents précisés par le ministre. Selon le paragraphe 22(7) de la LSF, le ministre dispose de 60 jours pour agréer la demande. Le paragraphe 8(2) du projet de loi ajoute le paragraphe 22(8) à la LSF afin de permettre la suspension de ce délai jusqu'à ce que le ministre ait reçu les renseignements ou documents visés par le nouveau paragraphe 22(4.1). Le paragraphe 8(2) du projet de loi ajoute également le paragraphe 22(9) à la LSF pour permettre au ministre de renouveler, d'annuler ou de modifier une exemption qu'il a accordée en vertu du paragraphe 22(2).

L'article 22.1 de la LSF prévoit qu'une compagnie de chemin de fer peut, par avis, demander une exemption de courte durée lui permettant de se soustraire à l'application de règles et de règlements. Le paragraphe 9(1) du projet de loi modifie l'article 22.1 de la LSF par l'ajout du paragraphe 22.1(2.1) qui prévoit que lorsqu'une compagnie de chemin de fer dépose un avis pour obtenir une exemption provisoire, elle doit fournir au ministre les renseignements ou les documents que celui-ci a demandés. Selon le paragraphe 22.1(4) de la LSF, le ministre dispose notamment de 35 jours après réception de l'avis pour refuser l'exemption. Le paragraphe 9(2) du projet de loi ajoute le paragraphe 22.1(4.1) à la LSF afin de permettre la suspension de ce délai jusqu'à ce que le ministre ait reçu les renseignements ou documents visés par le nouveau paragraphe 22.1(2.1). Le paragraphe 9(3) du projet de loi ajoute le paragraphe 22.1(6) à la LSF, qui permet au ministre de renouveler, d'annuler ou de modifier une exemption.

2.2.4 Interdictions
(art. 10)

L'article 10 du projet de loi modifie la LSF en ajoutant les paragraphes 26.3 et 26.4. L'article 26.3 interdit d'endommager, d'altérer ou de détruire des installations ferroviaires ou du matériel ferroviaire sans avoir une excuse légitime. Il interdit également de porter atteinte à des activités ferroviaires, de manière à compromettre la sécurité ferroviaire. L'article 26.4 interdit les comportements dangereux qui compromettent la sécurité d'une gare, d'une station, d'un train ou de personnes qui s'y trouvent. Il interdit également les comportements indisciplinés envers un préposé ou un mandataire d'une compagnie de chemin de fer.

2.2.5 Ordres ministériels
(art. 12)

Le paragraphe 12(1) du projet de loi modifie l'article 32 de la LSF en y ajoutant le paragraphe 32(2.1), qui prévoit qu'à la suite de la prise d'un règlement en vertu du paragraphe 18(2.1) de la même *Loi* accordant un pouvoir réglementaire en matière de sûreté, le ministre peut transmettre un avis à une compagnie de chemin de fer si des lacunes dans les mesures prises par cette dernière conformément au règlement compromettent la sûreté du transport ferroviaire. Le ministre peut ordonner à la compagnie d'apporter des mesures correctives.

Le paragraphe 12(2) du projet de loi modifie les paragraphes 32(3.1) et 32(3.2) de la LSF afin de permettre au ministre d'ordonner l'application de mesures correctives si le système de gestion de la sûreté établi par une compagnie de chemin de fer risque de compromettre la sécurité et la sûreté ferroviaires. Les paragraphes 32(3.1) et 32(3.2) de la LSF actuellement en vigueur octroient déjà ce pouvoir au ministre, mais uniquement dans le cas d'un système de gestion de la sécurité.

2.2.6 Habilitations de sécurité en matière de transport
(art. 14 et 24)

L'article 14 du projet de loi modifie la LSF en ajoutant le paragraphe 39.3(1) afin de permettre au ministre « [d']octroyer, [de] refuser, [de] suspendre ou [de] révoquer une habilitation de sécurité en matière de transport ». Le paragraphe 47.2(1) de la LSF prévoit que le ministre peut déterminer le montant des droits à percevoir pour l'utilisation des installations et les services fournis par le ministre dans le cadre de la mise en œuvre de la LSF (al. 47.2(1)a)) et pour le dépôt de documents ou les demandes et la délivrance de certificat, d'exemption, de permis, de licence ou d'approbation (al. 47.2(1)b)). L'article 24 du projet de loi modifie l'alinéa 47.2(1)b) afin d'ajouter à la liste les habilitations de sécurité en matière de transport. Le paragraphe 47.2(2) de la LSF prévoit des exemptions à l'application de ces droits. L'article 14 du projet de loi ajoute également le paragraphe 39.3(2) à la LSF pour

indiquer que ces exemptions ne s'appliquent pas dans le cas des droits liés aux habilitations de sécurité en matière de transport.

2.2.7 Sanctions administratives pécuniaires
(art. 15 à 22)

L'article 40.1 de la LSF prévoit que le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour désigner toute disposition de la *Loi* ou de ses règlements, tout arrêté, toute règle, toute norme ou toute injonction ministérielle pris en vertu de cette loi « comme un texte dont la contravention est assujettie aux articles 40.13 à 40.22 ». L'article 15 du projet de loi modifie le sous-alinéa 40.1a)(ii) de la LSF afin d'ajouter les mesures de sûreté prises ou tout ordre donné en vertu de la *Loi* à la liste des textes dont une contravention peut être assujettie aux articles 40.13 à 40.22 de la LSF.

L'article 16 du projet de loi modifie l'article 40.11 de la LSF afin d'y ajouter le paragraphe 40.11(6) qui précise que lorsqu'un agent de l'autorité désigné par le ministre agit dans l'exercice de ses fonctions, il est interdit de manquer aux exigences qu'il a formulées ou d'entraver son action.

Le paragraphe 40.13(1) de la LSF prévoit que toute contravention à un texte désigné en vertu de l'alinéa 40.1a) constitue une violation qui peut mener à une pénalité dont le montant maximal est plafonné à 50 000 \$ pour les personnes physiques et à 250 000 \$ pour les personnes morales. L'article 40.14 de la LSF prévoit que lorsqu'un agent de l'autorité a des motifs raisonnables de croire qu'une violation a été commise, il peut dresser un procès-verbal et le faire signifier au contrevenant.

L'article 17 du projet de loi ajoute les paragraphes 40.131(1) à 40.131(9) à la LSF. Le nouveau paragraphe 40.131(1) prévoit que si le ministre a des motifs de croire qu'une infraction a été commise par une personne à qui un procès-verbal n'a pas été signifié en vertu de l'article 40.14, le ministre peut conclure une transaction avec cette personne afin de s'assurer qu'elle se conformera à la disposition applicable dans le délai précisé et dans des conditions fixées dans la transaction¹⁷. Le ministre peut aussi déterminer le montant et la forme de la sûreté que la personne devra lui verser pour garantir l'exécution de la transaction.

Le nouveau paragraphe 40.131(2) permet au ministre de proroger le délai de l'exécution de la transaction s'il est convaincu que la personne ne pourra pas respecter le délai prescrit pour des raisons indépendantes de sa volonté. Le nouveau paragraphe 40.131(3) précise qu'à moins de présenter une requête en révision des faits reprochés, la personne qui conclut une transaction est reconnue comme ayant commis l'infraction en cause.

Le nouveau paragraphe 40.131(4) prévoit que dans les 48 heures suivant la signature d'une transaction, la personne en cause peut déposer une requête en révision des faits qui lui sont reprochés auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada. Auquel cas, la transaction sera considérée comme étant un procès-verbal et « la personne est réputée avoir déposé une requête en révision des faits reprochés et du montant de la pénalité » en vertu de l'article 40.16.

Le nouveau paragraphe 40.131(5) prévoit que si le ministre considère que la personne a exécuté la transaction, aucune poursuite ne peut être intentée contre elle pour cette infraction et toute sûreté payée est remise à la personne. Selon le nouveau paragraphe 40.131(6), si le ministre estime que la personne n'a pas exécuté la transaction, il lui fait signifier un avis de défaut qui l'informe qu'elle est tenue de payer le double du montant de la pénalité prévue par la transaction, ou que la sûreté versée en vertu du paragraphe 40.131(1) sera confisquée. Le nouveau paragraphe 40.131(7) précise que l'avis de défaut doit contenir le lieu et la date limite pour le dépôt d'une éventuelle requête en révision et la procédure à suivre, le cas échéant.

Le nouveau paragraphe 40.131(8) prévoit que la personne qui reçoit un avis de défaut « perd tout droit à la compensation pour les sommes exposées dans le cadre de la transaction ». Selon le nouveau paragraphe 40.131(9), la sûreté remise en vertu du paragraphe 40.131(1) est retournée à la personne lorsque, à la suite de la réception d'un avis de défaut, celle-ci paie le double du montant de la pénalité prévue par la transaction ou lorsque le Tribunal conclut que la transaction a été exécutée.

L'article 18 du projet de loi modifie la LSF en ajoutant les articles 40.151, 40.152 et 40.153 à la LSF. Selon le nouvel article 40.151, au lieu de payer une pénalité, la personne à qui un procès-verbal a été signifié peut demander au ministre de conclure une transaction aux termes du nouvel article 40.152.

Le nouveau paragraphe 40.152(1) prévoit qu'à la suite d'une demande faite en vertu de l'article 40.151, le ministre peut conclure avec la personne à qui un procès-verbal a été signifié une transaction selon les conditions qu'il considère satisfaisantes. Ces conditions peuvent inclure le dépôt d'une sûreté en garantie de l'exécution de la transaction ou prévoir une réduction partielle ou totale du montant de la pénalité. Selon le nouveau paragraphe 40.152(2), la conclusion d'une transaction est considérée comme une déclaration de responsabilité par rapport à l'infraction. Le nouveau paragraphe 40.152(3) précise que la sûreté versée par le contrevenant doit lui être retournée si le ministre émet un avis indiquant qu'il considère la transaction comme étant exécutée.

Selon le nouveau paragraphe 40.152(4), si le ministre estime que la transaction n'a pas été exécutée, il fait signifier un avis de défaut à la personne concernée l'informant qu'elle est tenue de payer le double du montant de la pénalité initialement infligée, ou que la sûreté versée en garantie sera confisquée. Le nouveau paragraphe 40.152(5) précise que la personne qui reçoit un avis de défaut « perd tout droit à la compensation pour les sommes exposées dans le cadre de la transaction ». Le nouveau paragraphe 40.152(6) atteste qu'une fois la somme requise dans l'avis de défaut payée, le ministre doit accepter le paiement et aucune poursuite au titre de la LSF ne peut être intentée contre la personne concernée pour la même infraction.

Le nouveau paragraphe 40.153(1) prévoit que si le ministre refuse de conclure une transaction en vertu du nouvel article 40.151, la personne qui en a fait la demande peut soit payer le montant de la pénalité qui lui a été initialement infligée, soit déposer une requête en révision en vertu du paragraphe 40.16(1). Le nouveau paragraphe 40.153(2) précise qu'une fois la somme requise dans le procès-verbal payée, le ministre doit accepter le paiement et aucune poursuite au titre de la LSF ne peut être intentée contre la personne concernée pour la même infraction.

Le paragraphe 19(1) du projet de loi modifie l'article 40.16 de la LSF pour y ajouter le paragraphe 40.16(1.1) afin de prévoir que la personne qui a reçu un avis de défaut en vertu du nouveau paragraphe 40.131(6), parce que le ministre estime qu'elle n'a pas exécuté la transaction, peut déposer au Tribunal une requête en révision de la décision du ministre, au plus tard à la date limite indiquée dans l'avis ou à une date ultérieure qui lui a été accordée par le Tribunal. Le paragraphe 19(4) du projet de loi ajoute le paragraphe 40.16(6) à la LSF, selon lequel le dépôt d'une requête en révision ne permet pas à la personne concernée d'invoquer comme défense le fait qu'elle a fait le nécessaire pour exécuter la transaction.

L'article 40.18 de la LSF prévoit qu'à la suite de l'audition des parties au Tribunal dans le cadre de l'examen d'une requête en révision, le conseiller commis à l'affaire informe la personne concernée et le ministre de sa décision. Les alinéas 40.18a) et 40.18b) de la LSF précisent ce qu'il advient lorsque le conseiller détermine s'il y a eu contravention ou non.

L'article 20 du projet de loi modifie l'article 40.18 de la LSF afin d'y ajouter les alinéas 40.18c) et 40.18d). Le nouvel alinéa 40.18c) indique qu'en l'absence d'un appel, si le conseiller estime que la transaction a été exécutée, aucune poursuite ne peut être intentée contre la personne concernée à cet égard en vertu de la LSF. Le nouvel alinéa 40.18d) prévoit que si le conseiller estime que la transaction n'a pas été exécutée, la décision du ministre prise en vertu du nouveau paragraphe 40.131(6) est maintenue.

L'article 40.19 de la LSF précise qu'un appel de la décision rendue au titre de l'article 40.18 sur une requête en révision peut être déposé au Tribunal.

L'article 21 du projet de loi modifie les paragraphes 40.19(3) et 40.19(4) de la LSF. Afin de tenir compte de l'ajout de la notion de transaction à la LSF par le projet de loi C-33, le paragraphe 40.19(3) modifié précise que le Tribunal peut rejeter l'appel ou y faire droit, que l'appel soit déposé en lien avec une contravention ou dans le cadre d'une transaction. Le paragraphe 40.19(4) de la LSF est aussi modifié pour inclure les modalités de communication de la décision du Tribunal.

Selon l'article 40.2 de la LSF, le ministre peut obtenir du Tribunal ou du conseiller commis à l'affaire un certificat indiquant le montant de la pénalité à payer par le contrevenant si ce dernier omet de payer la pénalité prévue dans le délai requis.

L'article 22 du projet de loi modifie les alinéas 40.2a) et 40.2b) de la LSF pour y inclure l'omission de paiement des pénalités prévues à la suite de la non-exécution d'une transaction.

2.2.8 Règlements : système de gestion de la sûreté (art. 23)

L'article 23 du projet de loi modifie l'article 47.1 de la LSF en y ajoutant le paragraphe 47.1(1.1) qui permet au gouverneur en conseil de prendre des règlements concernant le système de gestion de la sûreté. Dans la version en vigueur de la LSF, l'alinéa 47.1(1)a) prévoit que le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant le « système de gestion de la sécurité », sans mention du « système de gestion de la sûreté ».

2.2.9 Examen de la Loi (art. 25)

L'article 25 du projet de loi modifie le paragraphe 51(1) de la LSF et impose au ministre de nommer une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application de la LSF tous les cinq ans, à compter de l'entrée en vigueur de cette modification.

2.3 MODIFICATIONS APPORTÉES À LA LOI DE 1992 SUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

2.3.1 Définitions (art. 26)

L'article 26 du projet de loi modifie les définitions énoncées à l'article 2 de la *Loi de 1992 sur le transport de marchandises dangereuses* (LTMD)¹⁸. Le paragraphe 26(1) du projet de loi abroge la définition de « manutention ». Le paragraphe 26(2) modifie la définition de « norme de sécurité », pour notamment y inclure les normes de sécurité régissant la requalification des contenants servant au déplacement des marchandises dangereuses; et le paragraphe 26(3) modifie la définition de « *prescribed* » qui existe

seulement dans la version anglaise. L'article 26(4) modifie l'alinéa b) de la définition de « règle de sécurité » afin d'inclure les règles régissant les personnes qui se livrent à la requalification des contenants servant au déplacement des marchandises dangereuses. Le paragraphe 26(5) prévoit l'ajout de la définition d'« agent de l'autorité », qui est une personne désignée à ce titre en vertu du nouveau paragraphe 32.12(1) de la LTMD.

2.3.2 Délégation (art. 27 et 29 à 32)

L'article 27 du projet de loi modifie le champ d'application de la LTMD par l'ajout de l'article 3.1 qui permet au ministre de déléguer les pouvoirs et fonctions qui lui sont conférés aux personnes qu'il désigne à cet effet, sans restriction ou dans les limites prévues dans l'acte de délégation.

Les articles 29 et 30 du projet de loi concernent les interdictions en matière de contenants. Ils modifient tous les deux l'article 5.1 de la LTMD, mais avec des dates d'entrée en vigueur différentes. L'article 5.1 de la LTMD actuellement en vigueur interdit à quiconque

de se livrer à la conception, à la fabrication, à la réparation, à la mise à l'essai ou à l'équipement de contenants qui sont utilisés pour l'importation, la présentation au transport, la manutention ou le transport de marchandises dangereuses [...], à moins de respecter les règles de sécurité réglementaires.

L'article 29 du projet de loi ajoute « la requalification » de contenants à la liste d'actes prohibés, tandis que l'article 30 ajoute à ce changement l'exigence, sous réserve des règlements, de détenir un certificat d'enregistrement octroyé en vertu du nouvel article 6.2 de la LTMD. Selon l'article 125(3) du projet de loi, l'article 30 remplacera le changement apporté par l'article 29, à une date fixée par décret.

L'article 31 du projet de loi, qui concerne les indications de conformité, modifie l'article 6 de la LTMD en interdisant à toute personne d'apposer ou d'afficher sur un contenant une indication de conformité exigée ou autorisée par différents règlements, notamment les règlements visant la requalification des contenants, sauf si les règles et les normes de sécurité applicables à l'indication de conformité ont bien été respectées lors de la requalification de ces contenants.

L'article 32 du projet de loi concerne les indications de marchandises dangereuses et prévoit l'ajout de l'article 6.11 à la LTMD. En vertu de cette nouvelle disposition, toute demande de numéro d'enregistrement exigé par les règles de sécurité et de sûreté prévue par règlement doit être présentée au ministre des Transports. Ce dernier peut attribuer au demandeur un numéro d'enregistrement et peut recueillir les renseignements personnels ou les renseignements commerciaux confidentiels

fournis par le demandeur. Tout numéro d'enregistrement antérieur à la date d'entrée en vigueur du présent article est réputé être attribué au demandeur par le ministre.

2.3.3 Enregistrement
(art. 33)

Les articles 33 à 46 du projet de loi énoncent de nouvelles exigences relatives à l'enregistrement des personnes qui importent, présentent au transport, manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses au Canada. L'objectif des modifications proposées est d'éliminer les lacunes de la LTMD en matière d'information sur les personnes qui mènent des activités liées aux marchandises dangereuses.

L'article 33 modifie la LTMD en ajoutant l'article 6.2. Ce nouvel article prévoit que toute demande visant à obtenir un certificat d'enregistrement pour des contenants destinés au transport de marchandises dangereuses doit être présentée au ministre. Le ministre peut modifier, suspendre ou révoquer le certificat ou lui imposer des conditions. Il peut également recueillir des renseignements personnels ou des renseignements commerciaux confidentiels fournis par le demandeur. Le ministre peut aussi divulguer des renseignements concernant le certificat d'enregistrement, à l'exception des renseignements personnels.

2.3.4 Plan d'intervention d'urgence
(art. 34 et 35)

L'article 34 du projet de loi modifie les alinéas 7.1a) et 7.1b) de la LTMD afin de préciser que le ministre, s'il juge nécessaire la mise en œuvre d'un plan d'intervention d'urgence agréé pour maintenir la sécurité publique, peut ordonner à la personne concernée, qui dispose d'un tel plan, de le mettre en œuvre et peut assortir la mise en œuvre de ce plan des conditions qu'il estime nécessaires.

L'article 35 du projet de loi modifie la LTMD en y ajoutant l'article 7.11. Cet article prévoit que la personne qui met en œuvre un plan d'intervention d'urgence agréé doit en faire rapport au ministre et à toute autre personne désignée par règlement, en incluant dans ce rapport les renseignements réglementaires.

2.3.5 Sanctions administratives pécuniaires
(art. 47 à 49)

Les articles 47 à 49 du projet de loi prévoient la création d'un régime de sanctions administratives pécuniaires afin de combler les lacunes de la LTMD relatives au transport des marchandises dangereuses. L'article 33 de la LTMD prévoit que le défaut de se conformer aux dispositions de la *Loi*, de ses règlements, d'un ordre donné en vertu de certaines dispositions de la *Loi*, d'une mesure de sûreté ou d'un arrêté d'urgence peut entraîner des amendes et des peines d'emprisonnement.

L'article 47 du projet de loi modifie la LTMD par l'ajout des articles 32.1 à 32.28. Ces articles donnent au ministre des Transports et aux responsables des inspections de nouveaux pouvoirs pour gérer les risques liés aux marchandises dangereuses.

2.3.5.1 Pouvoirs réglementaires

En vertu du nouvel article 32.11, le ministre des Transports peut imposer, à quiconque enfreint la LTMD ou ses règlements, des pénalités dont le montant maximal applicable à chaque violation est de 50 000 \$, s'il s'agit d'une personne physique, et de 250 000 \$ s'il s'agit d'une organisation. Le ministre peut également établir ce qui constitue une série ou une catégorie connexe de violations et prévoir le montant maximal de la sanction applicable.

2.3.5.2 Désignation et pouvoirs de l'agent de l'autorité

Le nouveau paragraphe 32.12(1) prévoit que le ministre peut désigner, individuellement ou par catégorie, des agents de l'autorité. Par les pouvoirs qui leur sont conférés, les agents de l'autorité peuvent procéder à la visite et à l'examen d'un lieu, y compris un moyen de transport concernant des activités reliées aux marchandises dangereuses, afin de déterminer si une violation a été commise (nouveau par. 32.13(1)). Toutefois, l'agent ne peut procéder à la visite d'un local d'habitation sans le consentement de l'occupant (nouveau par. 32.13(2)) à moins d'être muni d'un mandat décerné par un juge de la paix (nouveau par. 32.13(3)).

Afin de déterminer si une violation a été commise, l'agent de l'autorité peut ordonner à toute personne de lui fournir les documents, renseignements ou données informatiques qu'il a demandés (nouveau paragraphe 32.13(1)). S'il a des motifs raisonnables de croire qu'une violation a été commise, l'agent de l'autorité peut dresser un procès-verbal pour violation qu'il fait signifier au contrevenant. Le procès-verbal comporte le nom du contrevenant et les faits reprochés, ainsi que le montant de la sanction à payer, le délai et les modalités de paiement (nouveau par. 32.16). Il contient aussi la procédure à suivre pour déposer une requête en révision (nouveau par. 32.21(1)).

2.3.5.3 Infractions et peines

L'article 48 du projet de loi modifie le paragraphe 33(2) de la LTMD et prévoit qu'une personne physique qui commet une infraction est passible, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, d'une amende maximale de 500 000 \$ ou d'un emprisonnement maximal de trois ans, et sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 250 000 \$ ou d'un emprisonnement maximal de deux ans moins un jour.

Dans le cas d'une organisation qui commet une infraction, l'amende maximale s'élève à 10 millions de dollars, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation et à 5 millions de dollars sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

L'article 49 du projet de loi abroge le paragraphe 34(3) de la LTMD qui prévoit que le coût total des mesures imposées par ordonnance du tribunal en cas de poursuite ne peut dépasser 1 million de dollars par infraction. L'article 49 modifie aussi l'alinéa 34(4)a) de la LTMD afin de préciser le montant total des amendes imposées sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire : une personne physique qui ne se conforme pas à une ordonnance du tribunal est passible d'une amende maximale de 250 000 \$ et cette amende peut aller jusqu'à 5 millions de dollars s'il s'agit d'une organisation.

2.4 MODIFICATIONS APPORTÉES À LA LOI SUR LA SÛRETÉ DU TRANSPORT MARITIME

2.4.1 Définitions (art. 50 et 51)

Le projet de loi C-33 modifie la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (LSTM)¹⁹ afin d'autoriser le ministre des Transports à prendre des arrêtés d'urgence et des injonctions d'urgence concernant la sécurité du transport maritime. En conséquence, le paragraphe 50(1) du projet de loi ajoute les notions d'« arrêtés d'urgence » et d'« injonctions d'urgence » aux définitions des termes « contrôle » et « zone réglementée » énoncées à l'article 2 de la LSTM.

Le paragraphe 50(2) du projet de loi modifie la définition de « installation maritime » en remplaçant la mention de la « *Loi sur l'application extracôtière des lois canadiennes* » par celle de la « *Loi sur les océans* ». En conséquence, l'article 51 du projet de loi modifie l'alinéa 4(1)c) de la LSTM pour que celle-ci s'applique aux installations et structures, conformément à l'article 20 de la *Loi sur les océans*.

2.4.2 Objet de la *Loi* et autorisation ministérielle (art. 52)

L'article 52 du projet de loi ajoute l'article 4.1 à la LSTM, qui énonce l'objet de la *Loi*, à savoir promouvoir la sûreté du transport maritime en renforçant la résilience du réseau de transport maritime. L'article 52 ajoute aussi l'article 4.2 à la LSTM, qui autorise le ministre des Transports à conclure des accords ou des arrangements concernant l'exécution et le contrôle d'application de la *Loi* ou de ses règlements.

2.4.3 Règlements
(art. 53 et 54)

L'article 5 de la LSTM autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements régissant la sûreté du transport maritime. Le paragraphe 53(1) du projet de loi modifie le paragraphe 5(1) de la *Loi* en y ajoutant les règlements visant à « régir l'établissement de zones d'exclusion pour les bâtiments ».

Le paragraphe 53(2) du projet de loi modifie le paragraphe 5(2) de la LSTM afin de donner aussi au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements concernant

les menaces et les risques – directs ou indirects – pour la sûreté du transport maritime, notamment la sécurité des personnes, des biens, des bâtiments et des installations maritimes, et pour la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime

et concernant « les droits et redevances à payer relativement à l'exécution et au contrôle d'application » de la LSTM.

L'article 54 du projet de loi ajoute l'article 5.1 à la LSTM afin d'autoriser le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant la communication de renseignements par le ministre des Transports à des ministères ou organismes fédéraux et provinciaux ou à des organismes municipaux.

Aux termes de l'actuel paragraphe 5(2) de la LSTM, quiconque contrevient à un règlement prévu au paragraphe 5(1) de la *Loi* est coupable d'une infraction passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 5 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de six mois, ou de l'une de ces peines, dans le cas d'une personne physique, et d'une amende maximale de 100 000 \$ dans le cas d'une personne morale.

Pour renforcer l'observation des règlements, le paragraphe 53(2) du projet de loi prévoit un nouveau régime de peines pour les infractions punissables par mise en accusation et rehausse le plafond des amendes et la durée maximale des peines d'emprisonnement pour les infractions punissables par procédure sommaire. En vertu des nouveaux paragraphes 5(4) et 5(5), quiconque contrevient aux règlements pris en vertu des paragraphes 5(1) ou 5(2) commet une infraction passible d'une peine sur déclaration de culpabilité par mise en accusation ou par procédure sommaire. Les personnes physiques reconnues coupables d'une infraction par mise en accusation sont passibles d'une amende maximale d'un million de dollars et d'un emprisonnement maximal de cinq ans, ou de l'une de ces deux peines, alors que les personnes morales sont passibles d'une amende maximale de 2 millions de dollars. Les personnes physiques reconnues coupables d'une infraction par procédure sommaire sont passibles d'une amende maximale de 500 000 \$ et d'un emprisonnement maximal

de deux ans moins un jour, ou de l'une de ces peines, alors que les personnes morales sont passibles d'une amende maximale d'un million de dollars.

Les avancées réalisées au cours des dernières années à l'égard des navires de surface autonomes ont soulevé des questions juridiques relativement aux régimes de responsabilités qui s'appliqueront à ces navires²⁰. L'article 53(2) est la première disposition du projet de loi à établir une responsabilité pour les bâtiments. Tout bâtiment contrevenant à un règlement pris en vertu des paragraphes 5(1) et 5(2) modifiés de la LSTM est coupable d'une infraction et est passible, par procédure sommaire, d'une amende maximale d'un million de dollars.

2.4.4 Arrêtés d'urgence (art. 55 et 58)

L'article 55 du projet de loi ajoute les paragraphes 6.1 et 6.2 à la LSTM. Le nouveau paragraphe 6.1 permet au ministre des Transports de prendre des arrêtés d'urgence pour parer immédiatement à une menace ou à un risque pour la sûreté du transport maritime ou pour la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime. La durée de validité d'un arrêté d'urgence pris en vertu de cet article peut être prolongée pour une période maximale d'un an par le ministre et pour une période maximale de deux ans par le gouverneur en conseil. Le nouveau paragraphe 6.2, concerne les contraventions aux arrêtés d'urgence et prévoit le même régime de peines que celui énoncé à l'article 53(2) du projet de loi pour les infractions punissables par mise en accusation et les infractions punissables par procédure sommaire.

L'article 58 du projet de loi modifie l'article 12 de la LSTM afin d'autoriser le ministre à soustraire toute personne ou tout bâtiment ou installation maritime à l'application d'un arrêté d'urgence.

2.4.5 Mesures de sûreté et règles de sûreté (art. 56, 57 et 59)

Les articles 56 et 57 du projet de loi haussent les limites des peines prévues respectivement aux articles 9 et 11 de la LSTM pour les infractions aux mesures de sûreté et aux règles de sûreté, respectivement; ces nouvelles limites sont conformes aux dispositions du paragraphe 53(2) du projet de loi. De même, l'article 59 du projet de loi hausse les limites des peines prévues à l'article 13 de la LSTM pour quiconque est reconnu coupable par procédure sommaire d'avoir communiqué sans autorisation la teneur des mesures ou des règles de sûreté.

2.4.6 Injonctions
(art. 61 et 62)

Le paragraphe 61(1) du projet de loi modifie le paragraphe 16(1) de la LSTM afin d'élargir les motifs pour lesquels le ministre des Transports peut formuler une injonction à l'égard d'un bâtiment. Le ministre est autorisé à le faire si le bâtiment « constitue une menace ou un risque – direct ou indirect – pour la sûreté du transport maritime, notamment [...] pour la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime ». Le paragraphe 61(1) du projet de loi ajoute l'alinéa 16(1)a.1 à la LSTM afin d'élargir les zones interdites aux bâtiments au-delà des limites canadiennes, en autorisant le ministre à enjoindre à un bâtiment « de demeurer en dehors d'une zone qu'il précise ».

L'article 62 du projet de loi modifie l'article 17 de la LSTM afin de hausser les limites des peines prévues aux paragraphes 17(1) et 17(2) de la LSTM en cas d'inobservation d'une injonction par un exploitant ou un bâtiment; ces nouvelles limites sont conformes aux dispositions énoncées au paragraphe 53(2) du projet de loi.

L'article 62 ajoute aussi les articles 17.1 à 17.5 à la LSTM. Si un bâtiment a reçu l'injonction de gagner un port ou une installation maritime en vertu de l'alinéa 16(1)a de la LSTM, le nouveau paragraphe 17.1(1) autorise le ministre à enjoindre à l'administration portuaire ou au responsable du port ou de l'installation maritime d'accueillir le bâtiment. Aux termes du nouveau paragraphe 17.2(1), l'administration portuaire ou la personne responsable d'un port ou d'une installation maritime qui n'obtempère pas à une injonction qui lui est adressée commet une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, selon les sanctions prévues au paragraphe 53(2) du projet de loi.

Les nouveaux paragraphes 17.2(2) et 17.2(3) disposent que l'administration portuaire ou le responsable du port ou de l'installation maritime ne contrevient pas à une injonction à moins qu'il ne soit établi qu'au moment de la prétendue contravention, le nécessaire avait été fait pour porter la teneur de l'injonction à la connaissance de l'administration portuaire ou du responsable du port ou de l'installation maritime. Cette preuve peut être fournie à l'aide d'un certificat signé par le ministre attestant qu'un avis, accompagné du texte de l'injonction, a été donné à l'administration portuaire ou au responsable du port ou de l'installation maritime.

Le nouvel article 17.4 autorise le ministre à émettre une injonction d'urgence pour faire face à un danger imminent pour la sûreté du transport maritime, notamment en ce qui concerne l'évacuation d'un bâtiment ou d'une installation maritime, la suspension d'accès à un bâtiment ou une installation maritime, le déroutement d'un bâtiment vers un lieu de mouillage ou d'amarrage déterminé, le contrôle du déplacement de personnes à bord d'un bâtiment et dans une installation maritime, les contrôles, l'établissement de zones réglementées et de zones d'exclusion pour

les bâtiments et la suspension des opérations maritimes. L'injonction d'urgence entre en vigueur dès qu'elle est établie et le reste pendant 72 heures, à moins que le ministre ne la révoque plus tôt. Les injonctions d'urgence peuvent s'appliquer en plus ou à la place des règlements pris en application de la LSTM, des arrêtés d'urgence et des mesures ou règles de sûreté, et l'emportent sur ceux-ci en cas de dispositions incompatibles.

Le nouvel article 17.5 prévoit le même régime de peines que celui énoncé au paragraphe 53(2) du projet de loi à l'égard des infractions punissables par mise en accusation ou par procédure sommaire. Les nouveaux paragraphes 17.5(3), 17.5(4) et 17.5(5) disposent qu'une personne ou un bâtiment ne contrevient pas à une injonction d'urgence à moins qu'il ne soit établi qu'au moment de la prétendue contravention, le nécessaire avait été fait pour porter la teneur de l'injonction à la connaissance de la personne ou du bâtiment. Cette preuve peut être fournie à l'aide d'un certificat signé par le ministre attestant qu'un avis, accompagné du texte de l'injonction, a été donné à la personne intéressée ou à toute personne qui semble avoir le commandement du bâtiment.

2.4.7 Agents de contrôle (art. 63 à 66)

L'article 63 du projet de loi modifie le paragraphe 19.2(2) de la LSTM afin d'autoriser le ministre des Transports à suspendre ou annuler la désignation de l'agent de contrôle s'il estime que celui-ci contrevient à un arrêté d'urgence ou à une injonction d'urgence. L'article 63 modifie aussi le paragraphe 19.2(3) de la LSTM afin de retirer la notion de « danger immédiat » des motifs pour lesquels le ministre peut suspendre ou annuler la désignation de l'agent de contrôle. Le paragraphe modifié autorise plutôt le ministre à le faire s'il estime que l'agent de contrôle « peut constituer une menace ou un risque – direct ou indirect – pour la sûreté du transport maritime ».

L'article 64 du projet de loi actualise le libellé du paragraphe 19.8(1) de la LSTM, pour tenir compte des modifications apportées au paragraphe 19.2(3) par l'article 63 du projet de loi.

L'article 65 du projet de loi hausse les peines maximales prévues au paragraphe 20(4) de la LSTM pour toute personne reconnue coupable par procédure sommaire d'avoir fourni sciemment une information fausse ou trompeuse à un agent de contrôle. Aux termes du paragraphe modifié, la personne reconnue coupable est passible d'une amende maximale de 500 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de deux ans moins un jour, ou de l'une de ces peines.

L'article 66 du projet de loi hausse les pénalités pécuniaires prévues au paragraphe 21(3) de la LSTM à l'égard de l'exploitant d'un bâtiment ou d'une installation qui ne respecte pas les exigences liées à l'affichage des avis de contrôle. Toute personne reconnue coupable d'une infraction en vertu du paragraphe modifié est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 100 000 \$ dans le cas d'une personne physique et de 1 000 000 \$ dans le cas d'une personne morale.

2.4.8 Inspection de sécurité
(art. 67 et 68)

L'article 67 du projet de loi ajoute les termes « arrêtés d'urgence » et « injonctions d'urgence » au paragraphe 23(1) et à l'alinéa 23(2)b) de la LSTM, qui concernent l'inspection des bâtiments et des installations maritimes et les pouvoirs des inspecteurs, respectivement.

L'article 68 du projet de loi hausse les peines maximales prévues au paragraphe 25(4) de la LSTM dans le cas des personnes qui ne fournissent pas l'aide nécessaire aux inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions ou qui entravent leurs actions, en appliquant le même régime de peines que celui énoncé au paragraphe 53(2) pour les infractions punissables par mise en accusation ou par procédure sommaire.

2.4.9 Dispositions relatives aux infractions
et aux sanctions administratives
(art. 69 à 85)

L'article 69 du projet de loi modifie la version anglaise de l'article 26 de la LSTM concernant la continuité d'une infraction, afin d'en étendre l'application aux bâtiments. De même, les articles 70 à 72, 80, 82 et 84 du projet de loi modifient un certain nombre de dispositions de la LSTM afin d'étendre aux bâtiments le régime de responsabilité de la *Loi* en matière de sûreté du transport maritime.

Les articles 73 à 79 et l'article 83 du projet de loi modifient un certain nombre de dispositions dans la version anglaise de la LSTM afin d'ajouter les mots « *or vessel* » là où les sanctions administratives s'appliquent à une personne. Le paragraphe 81(2) du projet de loi clarifie la formulation employée aux paragraphes 46(2) et 46(3) de la version française de la LSTM pour en améliorer la concordance avec la version anglaise.

L'article 85 du projet de loi modifie l'alinéa 51c) de la LSTM afin de faire passer à 250 000 \$ le montant maximal de la sanction applicable à chaque violation pouvant faire l'objet d'un procès-verbal. De plus, l'article 85 du projet de loi ajoute les alinéas 51c.1) et 51c.2) afin d'autoriser le gouverneur en conseil à régir, par règlement, les personnes pouvant demander une révision au nom de tout bâtiment ayant commis une violation présumée et à régir la signification ou la notification de documents à un bâtiment.

2.4.10 Dispositions transitoires
(art. 86 à 90)

Les dispositions transitoires prévues aux articles 86 à 90 du projet de loi précisent que la contravention à un arrêté d'urgence, à une injonction ou à une injonction d'urgence constitue une violation en vertu de la LSTM et est considérée comme une violation distincte pour chacun des jours au cours desquels la violation continue. La pénalité pécuniaire pour violation d'un arrêté d'urgence varie de 260 \$ à 250 000 \$, alors qu'elle varie de 1 300 \$ à 250 000 \$ dans le cas de la violation d'une injonction ou d'une injonction d'urgence.

2.4.11 Disposition de coordination
(art. 91)

L'article 91 du projet de loi prévoit une disposition de coordination entre la LSTM et certaines dispositions de la *Loi visant à protéger le système d'immigration du Canada* qui ne sont pas en vigueur. Ces dispositions concernent le pouvoir du gouverneur en conseil de prendre des règlements sur la sûreté du transport maritime, les infractions liées aux règlements, la communication de renseignements et les infractions liées aux injonctions. Cette disposition de coordination assure la primauté aux dispositions de l'article 91 du projet de loi C-33, peu importe l'ordre dans lequel les dispositions désignées de la *Loi visant à protéger le système d'immigration du Canada* ou de la LSTM entreront en vigueur.

Le paragraphe 91(2) du projet de loi prévoit, qu'en général, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements concernant les menaces et les risques – directs ou indirects – pour la sûreté du transport maritime, notamment la sécurité des personnes, des biens, des bâtiments et des installations maritimes, et aussi concernant les menaces et les risques pour la santé des personnes prenant part au réseau de transport maritime.

Le paragraphe 91(4) du projet de loi modifie les peines prévues pour les infractions aux règlements afin de faire la distinction entre les infractions commises par des personnes et celles commises par des bâtiments. La peine maximale pour une infraction commise par une personne physique dans le cas d'une mise en accusation est de 1 000 000 \$ et de cinq années d'emprisonnement, ou l'une de ces deux peines. Dans le cas d'une personne morale, la pénalité maximale est de 2 000 000 \$. Dans

le cas d'une procédure sommaire, une personne physique est passible d'une amende maximale de 500 000 \$ et de deux années d'emprisonnement moins un jour, ou l'une de ces deux peines, alors que pour une personne morale, la peine maximale est de 1 000 000 \$.

Le paragraphe 91(5) du projet de loi prévoit que le bâtiment qui contrevient aux règlements pris en vertu des paragraphes 91(1) ou 91(2) commet une infraction passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 1 000 000 \$.

Les paragraphes 91(8) et 91(9) du projet de loi assurent que la disposition prévue à l'article 62 du projet de loi, qui modifie l'article 17 de la LSTM en ce qui concerne les exploitants de bâtiment contrevenant à une injonction, l'emporte sur une disposition semblable de la *Loi visant à protéger le système d'immigration du Canada*.

2.5 MODIFICATIONS APPORTÉES À LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

2.5.1 Utilisation de systèmes automatisés et télécommunications (art. 92 et 93)

L'article 92 du projet de loi ajoute le paragraphe 6.2(4) à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC)²¹ afin de préciser que les systèmes automatisés font partie des systèmes électroniques que le ministre des Transports est habilité à utiliser pour prendre des décisions sous le régime de la LTC (ou de toute autre loi fédérale dont il assure l'exécution ou le contrôle d'application). Ce nouveau paragraphe s'applique aussi aux personnes désignées pour rendre une décision en vertu de ces mêmes lois.

L'article 93 du projet de loi ajoute les paragraphes 6.41(1) et 6.41(2) à la LTC. Le nouveau paragraphe 6.41(1) autorise les inspecteurs, les enquêteurs et les agents d'application de la loi de Transports Canada à utiliser des moyens de télécommunication pour entrer à distance dans un lieu et le visiter afin de vérifier le respect ou de prévenir le non-respect d'une loi fédérale dont le ministre des Transports a la responsabilité ou de ses règlements²². Dans le cas d'un lieu non accessible au public, le nouveau paragraphe 6.41(2) précise que, lorsqu'il accède à distance à un tel endroit à l'aide d'un moyen de télécommunication, le ministre des Transports est tenu de veiller à ce que le propriétaire ou le responsable du lieu en ait connaissance et de limiter la durée de sa présence à distance à ce qui est nécessaire à la vérification du respect ou à la prévention du non-respect de la loi ou encore à la détermination de la question de savoir si une violation a été commise.

2.5.2 Examen des fusions et acquisitions
(art. 94 à 99)

Le paragraphe 94(1) du projet de loi ajoute les paragraphes 53.1(1.1), 53.1(1.2) et 53.1(2.01) à la LTC et modifie le paragraphe 53.1(2) de la LTC. Aux termes du nouveau paragraphe 53.1(1.1), un avis de transaction proposée doit être donné au ministre des Transports et au commissaire de la concurrence avant la conclusion de la transaction, si :

- la transaction n'est pas visée par une exemption prévue aux articles 111 à 113 de la *Loi sur la concurrence*²³;
- la transaction porte sur une entreprise de transport située dans un port (au sens de l'article 5 de la LMC);
- la valeur totale des éléments d'actif au Canada faisant l'objet de la transaction, ou le revenu brut provenant de ventes au Canada ou en provenance du Canada et réalisé à partir de ces éléments d'actif, dépasse 10 millions de dollars (selon les modalités de calcul prévues aux paragraphes 110(2) à 110(6) de la *Loi sur la concurrence*).

Le nouveau paragraphe 53.1(1.1) vise expressément les transactions qui n'ont pas déjà à faire l'objet d'un avis de transaction proposée en vertu du paragraphe 53.1(1) de la LTC et du paragraphe 114(1) de la *Loi sur la concurrence*. Selon Transports Canada, cette modification vise à « [r]éduire le seuil des avis et des examens des investissements afin de mieux soutenir la concurrence et la sécurité nationale²⁴ ».

Le nouveau paragraphe 53.1(1.2) prévoit certaines exceptions au paragraphe 53.1(1.1) concernant l'*Accord économique et commercial global* entre le Canada et l'Union européenne et ses États membres.

Le paragraphe 53.1(2) modifié et le nouveau paragraphe 53.1(2.01) précisent les renseignements que doit comporter l'avis à donner au ministre des Transports et au commissaire de la concurrence. Cela inclut tous les renseignements relatifs à l'intérêt public en matière de transports nationaux tels qu'exigés au titre des lignes directrices que le ministre établit et publie.

Le paragraphe 94(2) du projet de loi modifie le libellé des paragraphes 53.1(2.1) et 53.1(3) de la version anglaise de la LTC afin d'ajouter une référence au nouveau paragraphe 53.1(2.01) de la LTC et d'améliorer la concordance avec la version française en renforçant l'obligation que les lignes directrices publiées par le ministre des Transports soient élaborées de concert avec le Bureau de la concurrence et qu'elles comprennent les facteurs qui peuvent être pris en compte pour établir si la transaction soulève des questions d'intérêt public en matière de transports nationaux.

Le paragraphe 94(3) du projet de loi modifie le paragraphe 53.1(4) de la LTC afin d'y ajouter une référence au nouveau paragraphe 53.1(1.1). Par ailleurs, il modifie la version anglaise du paragraphe 53.1(4) afin d'améliorer la concordance avec la version française en renforçant l'obligation du ministre des Transports de donner un avis dans les 42 jours lorsqu'il estime que la transaction ne soulève aucune question d'intérêt public en matière de transports nationaux.

Le paragraphe 95(1) du projet de loi modifie les paragraphes 53.2(1) et 53.2(2) de la LTC afin d'y ajouter des références au nouveau paragraphe 53.1(1.1) et à l'article 53.3 de la LTC. Par ailleurs, il modifie aussi la version anglaise du paragraphe 53.2(1) afin d'améliorer la concordance avec la version française en renforçant l'interdiction de conclure une transaction, sauf si le gouverneur en conseil l'a agréée, et dans le cas d'une transaction concernant une entreprise de transport aérien, l'Office des transports du Canada doit conclure que la transaction donnerait lieu à une entreprise de transport aérien ayant la qualité de Canadien au sens du paragraphe 55(1) de la LTC.

Le paragraphe 95(1) du projet de loi modifie aussi la version anglaise du paragraphe 53.2(2) afin d'améliorer la concordance avec la version française en renforçant l'obligation du commissaire de la concurrence de faire rapport au ministre et aux parties à la transaction des questions relatives à la concurrence, dans les 150 jours suivant la date où il est avisé d'une transaction au titre du paragraphe 114(1) de la *Loi sur la concurrence* (ou dans le délai plus long que le ministre des Transports peut lui accorder).

Le paragraphe 95(1) du projet de loi ajoute le paragraphe 53.2(2.1) à la LTC afin de prévoir que le commissaire de la concurrence peut faire rapport au ministre et aux parties à la transaction des questions relatives à la concurrence dans les 150 jours suivant la date où il est avisé d'une transaction au titre du paragraphe 53.1(1.1) de la LTC (ou dans le délai plus long que le ministre des Transports peut lui accorder).

Le paragraphe 95(2) du projet de loi modifie le paragraphe 53.2(4) de la LTC afin de préciser que le ministre des Transports prend certaines mesures, le cas échéant, après réception du rapport du commissaire de la concurrence, mais avant de formuler une recommandation. Par ailleurs, il modifie aussi la version anglaise du paragraphe 53.2(4) afin d'améliorer la concordance avec la version française en renforçant l'obligation du ministre des Transports de prendre ces mesures.

L'article 96 du projet de loi modifie l'alinéa 53.5a) de la LTC afin de préciser que le gouverneur en conseil peut, par règlement pris sur recommandation du ministre des Transports, prévoir les renseignements à inclure dans l'avis mentionné au paragraphe 53.1(1) et au nouveau paragraphe 53.1(1.1).

L'article 97 du projet de loi modifie le paragraphe 53.6(1) de la LTC de manière à indiquer que quiconque contrevient au paragraphe 53.1(1) ou au nouveau paragraphe 53.1(1.1) commet une infraction et encourt une amende prévue à l'article 53.6 de la LTC.

En vertu de l'article 98 du projet de loi, la définition d'« entente », au paragraphe 53.7 de la LTC, est modifiée afin d'ajouter la mention du nouveau paragraphe 53.1(1.1).

Aux termes de l'alinéa 92(10)c) de la *Loi constitutionnelle de 1867*²⁵, le Parlement du Canada peut décider de faire passer sous responsabilité fédérale des travaux ou des entreprises étant par ailleurs de nature provinciale, en déclarant qu'ils sont « pour l'avantage général du Canada ». L'article 99 du projet de loi donne au gouvernement fédéral compétence sur les questions concernant les terminaux portuaires, en ajoutant l'article 172.5 à la LTC, qui prévoit que les terminaux situés dans un port, au sens de l'article 5 de la LMC, sont des ouvrages à l'avantage général du Canada.

2.6 MODIFICATIONS APPORTÉES À LA LOI MARITIME DU CANADA

2.6.1 Objet de la *Loi* (art. 100)

L'article 4 de la *Loi maritime du Canada* (LMC)²⁶ énonce l'objet de la *Loi*. L'article 100 du projet de loi modifie l'alinéa 4f) de la LMC en ajoutant les « peuples autochtones » sur la liste des intervenants dont l'apport doit être pris en compte dans le cadre de la gestion de l'infrastructure maritime et des services.

L'article 100 du projet de loi ajoute aussi les alinéas 4(f.1) et 4(f.2) à la LMC. Le nouvel alinéa 4(f.1) précise que l'un des objectifs de la LMC est de gérer l'infrastructure maritime et les services de manière à assurer la sécurité et à renforcer la résilience de la chaîne d'approvisionnement. Aux termes du nouvel alinéa 4(f.2), la LMC vise aussi à gérer le trafic en vue d'accroître l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement.

2.6.2 Lettres patentes (art. 101)

Le paragraphe 8(2) de la LMC énonce les renseignements devant figurer dans les lettres patentes des administrations portuaires au Canada. Le paragraphe 101(1) du projet de loi modifie l'alinéa 8(2)f) de la LMC pour faire passer le nombre maximal d'administrateurs de 11 à 13.

Le paragraphe 101(2) du projet de loi modifie le sous-alinéa 8(2)f(ii) de la LMC afin de faire passer de « un » à « un ou deux » le nombre d'administrateurs nommés par les municipalités mentionnées dans les lettres patentes. Le paragraphe 101(2) modifie également le sous-alinéa 8(2)f(iii) de la LMC afin de faire passer de « un » à « un ou deux » le nombre d'administrateurs nommés par les provinces mentionnées dans les lettres patentes, et d'ajouter Prince-Rupert et Thunder Bay à la liste des administrations portuaires (seule l'administration portuaire de Vancouver était désignée auparavant) pour lesquelles un deuxième administrateur est nommé conjointement par les provinces de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba.

Le paragraphe 101(3) du projet de loi ajoute l'alinéa 8(2)g.1) à la LMC afin de préciser que les lettres patentes d'une administration portuaire doivent contenir les principes et les lignes directrices qui régissent les comités consultatifs constitués par l'administration portuaire.

Le paragraphe 101(4) du projet de loi ajoute l'alinéa 8(2)j.1) à la LMC afin de préciser que les lettres patentes d'une administration portuaire doivent contenir le calendrier, à intervalles d'au plus cinq ans, suivant lequel l'administration portuaire élabore ses plans d'utilisation des sols.

Le paragraphe 101(5) ajoute l'alinéa 8(2)l.1) à la LMC afin de préciser que les lettres patentes d'une administration portuaire doivent contenir le calendrier, à intervalles d'au plus trois ans, suivant lequel l'administration portuaire soumet ses plans d'emprunt.

2.6.3 Administrateurs des administrations portuaires (art. 102 à 106)

L'article 14 de la LMC porte sur les administrateurs des administrations portuaires; comme il est indiqué ci-dessus, l'alinéa 8(2)f) de la *Loi* exige aussi que certains détails concernant les administrateurs soient précisés dans les lettres patentes des administrations portuaires.

Le paragraphe 102(1) du projet de loi modifie l'alinéa 14(1)b) de la LMC afin de permettre aux municipalités mentionnées dans les lettres patentes de nommer un ou deux administrateurs, plutôt qu'un seul. Le paragraphe 102(2) du projet de loi modifie le paragraphe 14(2) de la LMC afin de supprimer l'exigence voulant que le mandat de l'administrateur ne soit renouvelable que deux fois.

L'article 103 du projet de loi ajoute l'article 15.1 à la LMC, qui précise que les administrateurs d'une administration portuaire sont tenus de faire l'objet de l'évaluation de sécurité que le ministre des Transports estime indiquée et de conserver la certification de sécurité délivrée par le gouvernement fédéral à la suite de cette évaluation.

L'article 16 de la LMC dresse la liste des personnes qui ne peuvent être administrateurs d'une administration portuaire. Le paragraphe 104(1) du projet de loi modifie l'alinéa 16a) de la LMC et ajoute l'alinéa 16a.1), afin de préciser que les dirigeants et employés des municipalités mentionnées dans les lettres patentes ne peuvent être administrateurs d'une administration portuaire si, en raison de leur emploi, ils se trouvent en situation de conflit d'intérêts avec les activités de l'administration portuaire. Selon le libellé actuel, ces dirigeants et employés municipaux ne peuvent pas occuper les fonctions d'administrateur d'une administration portuaire. Le paragraphe 104(1) du projet de loi modifie aussi l'alinéa 16b) de la LMC et ajoute l'alinéa 16b.1) afin d'assujettir les dirigeants et employés de l'administration publique d'une province à ce même changement.

Le paragraphe 104(2) du projet de loi modifie l'alinéa 16(c.1) de la LMC afin de retirer les dirigeants et employés d'une société d'État fédérale de la liste des personnes ne pouvant occuper les fonctions d'administrateur d'une administration portuaire.

Selon l'article 17 de la LMC, le conseil d'administration peut élire, parmi les administrateurs, le président du conseil d'une administration portuaire pour un mandat renouvelable d'au plus deux ans. L'article 105 du projet de loi modifie l'article 17 de la LMC afin que ce soit le ministre des Transports qui, après consultation du conseil d'une administration portuaire, désigne parmi les administrateurs le président pour un mandat renouvelable d'au plus deux ans.

L'article 106 du projet de loi ajoute l'alinéa 19(1)b.1) à la LMC, qui prévoit que le mandat d'un administrateur prend fin lorsqu'il ne possède plus la certification de sécurité valide requise.

2.6.4 Règlements concernant la gestion et le contrôle des administrations portuaires (art. 107)

Le paragraphe 27(1) de la LMC énumère les questions à l'égard desquelles le gouverneur en conseil peut prendre des règlements en vue de la gestion et du contrôle des administrations portuaires. Le paragraphe 107(1) du projet de loi ajoute trois questions à cette liste :

- les exigences administratives relatives aux comités consultatifs constitués par une administration portuaire en application de l'article 33.1 ajouté à la LMC par l'article 110 du projet de loi;
- les évaluations des pratiques de gouvernance en application de l'article 33.2 ajouté à la LMC par l'article 110 du projet de loi et les renseignements qu'une administration portuaire doit fournir au ministre dans le cadre de son rapport au sujet de ces évaluations;

- les renseignements qu'une administration portuaire doit inclure dans son plan d'activités visé à l'article 39 de la LMC.

Le paragraphe 107(2) du projet de loi ajoute le paragraphe 27(1.1) à la LMC afin de donner au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements « concernant les impacts de l'exploitation d'un port par une administration portuaire sur l'environnement, notamment les changements climatiques, et l'impact des changements climatiques sur l'exploitation d'un port ». Le paragraphe 107(2) du projet de loi modifie aussi les paragraphes 27(2) (Application) et 27(3) (Obligation de Sa Majesté) de la LMC pour faire référence au nouveau paragraphe 27(1.1).

2.6.5 Capacité et pouvoirs de l'administration portuaire (art. 108)

En vertu de l'alinéa 28(2)a de la LMC, l'autorisation donnée à une administration portuaire d'exploiter un port est restreinte aux « activités portuaires liées à la navigation, au transport des passagers et des marchandises, et à la manutention et l'entreposage des marchandises, dans la mesure prévue par les lettres patentes ». Le paragraphe 108(1) du projet de loi modifie cet alinéa, afin de préciser que ces activités comprennent « les activités exercées en lien avec des immeubles et des biens réels non adjacents aux eaux navigables ».

Le paragraphe 108(2) du projet de loi abroge le paragraphe 28(5.1) de la LMC, qui porte sur le respect de tout code régissant le pouvoir d'emprunt de l'administration portuaire.

2.6.6 Politique d'emprunt de l'administration portuaire (art. 109)

L'article 109 du projet de loi modifie l'article 30.1 de la LMC qui vise la politique d'emprunt de l'administration portuaire, afin de tenir compte de l'abrogation du paragraphe 28(5.1) de la LMC. Aux termes de l'article 30.1 modifié, les administrateurs de l'administration portuaire soumettent un plan d'emprunt au ministre des Transports dans l'année suivant la date d'entrée en vigueur de l'article ou, si elle est postérieure, la date de la délivrance de leurs lettres patentes. Par la suite, les administrateurs soumettent le plan d'emprunt en conformité avec le calendrier figurant dans les lettres patentes.

2.6.7 Gouvernance de l'administration portuaire (art. 110)

L'article 110 du projet de loi ajoute les articles 33.1 et 33.2 à la LMC, lesquels concernent la gouvernance des administrations portuaires. En vertu du nouveau paragraphe 33.1(1), « [l']administration portuaire constitue, en conformité avec ses lettres patentes, un comité consultatif de la collectivité, un comité consultatif

autochtone et un comité consultatif des municipalités ». Par la suite, conformément au nouveau paragraphe 33.1(2), l'administration portuaire consulte régulièrement ces comités consultatifs sur les enjeux liés aux activités portuaires.

En vertu du nouvel article 33.2, les administrations portuaires évaluent leurs pratiques de gouvernance en conformité avec les règlements au moins tous les trois ans, et présentent un rapport au ministre des Transports.

2.6.8 États financiers et plan d'activités de l'administration portuaire
(art. 111 à 115)

L'article 111 du projet de loi modifie le paragraphe 35(2) de la LMC afin de préciser que l'administration portuaire est tenue de publier sur son site Web, au moins 30 jours avant sa réunion annuelle, un avis annonçant la réunion et précisant que les états financiers de l'administration sont mis à la disposition du public au siège social et sur le site Web de l'administration.

En vertu du paragraphe 37(1) de la LMC, les administrations portuaires mettent leurs états financiers à la disposition du public, à leur siège social, au moins 30 jours avant leur réunion annuelle. Le paragraphe 112(1) du projet de loi modifie ce paragraphe de la *Loi* afin de préciser que les administrations portuaires doivent mettre ces états financiers à la disposition du public à leur siège social et sur leur site Web.

Le paragraphe 37(2) de la LMC porte sur le contenu des états financiers, qui « sont établis selon les principes comptables généralement reconnus ». Le paragraphe 112(2) du projet de loi modifie cette disposition afin de préciser que les états financiers sont établis selon « les normes internationales d'information financière, adoptées par le Conseil des normes comptables et qui sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2011 ».

L'article 113 du projet de loi ajoute l'article 37.1 à la LMC, qui concerne les rapports financiers trimestriels des administrations portuaires. Le nouveau paragraphe 37.1(1) exige que les administrations portuaires établissent un rapport financier trimestriel pour chacun des trois premiers trimestres de chaque exercice.

Selon le nouveau paragraphe 37.1(2), ces rapports trimestriels, qui doivent être établis selon les normes internationales d'information financière susmentionnées, doivent comporter un état financier pour le trimestre et pour la période écoulée depuis le début de l'exercice. Le rapport trimestriel doit aussi comporter les données financières comparatives de l'exercice précédent et un compte rendu soulignant les résultats, les risques et les changements importants quant au fonctionnement, au personnel et aux programmes.

En vertu du nouveau paragraphe 37.1(3), les administrations portuaires publient le rapport sur leur site Web dans les 60 jours suivant la fin du trimestre visé.

L'article 114 du projet de loi modifie les articles 39 et 40 de la LMC. L'article 39 est modifié afin de préciser que le plan d'activités quinquennal que les administrations portuaires présentent au ministre des Transports doit comporter les renseignements réglementaires requis. Selon la formulation actuelle de l'article 39, les administrations portuaires présentent au ministre le plan quinquennal de leurs activités contenant « les renseignements que le ministre peut exiger ».

L'article 40 de la LMC porte sur la présentation des renseignements dans les états financiers et le plan d'activités des administrations portuaires. Cet article est modifié afin que cette présentation s'applique aussi aux rapports financiers trimestriels visés au nouveau paragraphe 37.1(1).

Les articles 41 à 43 de la LMC portent sur les « examens spéciaux » des documents financiers des administrations portuaires qui doivent être effectués au moins une fois tous les cinq ans. L'article 115 du projet de loi modifie les paragraphes 42(3) et 42(4) afin que l'administration portuaire soit tenue de publier, sur son site Web un avis de réception du rapport et une copie du rapport; l'administration portuaire est par ailleurs toujours tenue de faire publier un avis dans un journal à grand tirage du lieu où est situé le port et de mettre à la disposition du public à son siège social le résumé du rapport d'examen spécial pour consultation pendant les heures normales d'ouverture.

2.6.9 Plans et rapports en matière de changements climatiques (art. 116)

L'article 116 du projet de loi ajoute les articles 43.1 à 43.5 à la LMC, qui portent sur les plans et les rapports en matière de changements climatiques. Aux termes du nouveau paragraphe 43.1(1), une administration portuaire prépare un plan quinquennal sur les changements climatiques dans l'année suivant la date d'entrée en vigueur de l'article 43.1 ou, si elle est postérieure, la date de la délivrance de ses lettres patentes. Le plan est ensuite produit tous les cinq ans.

Le nouveau paragraphe 43.1(2) précise ce que doit comporter le plan :

- la cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES);
- une description des mesures à prendre pour atteindre cette cible;
- les changements importants par rapport aux renseignements fournis dans le plan antérieur;
- les renseignements réglementaires.

De même, en vertu du nouveau paragraphe 43.2(1), une administration portuaire prépare un plan quinquennal sur les mesures d'adaptation aux changements climatiques, et ce, dans les deux ans suivant la date d'entrée en vigueur de l'article 43.2 ou, si elle est postérieure, la date de la délivrance de leurs lettres patentes. Le plan est ensuite produit tous les cinq ans.

Le nouveau paragraphe 43.2(2) précise ce que doit comporter le plan d'adaptation :

- une description des impacts, actuels et anticipés, des changements climatiques sur l'exploitation et les éléments d'actif d'un port, ainsi qu'une description des mesures d'adaptation à prendre pour y faire face;
- une description des occasions commerciales actuelles et anticipées engendrées par les impacts des changements climatiques sur l'exploitation et les éléments d'actif d'un port, ainsi qu'une description des mesures prises par l'administration portuaire pour en tirer profit;
- les changements importants par rapport aux renseignements fournis dans le plan antérieur;
- les renseignements réglementaires.

En vertu des nouveaux articles 43.3 et 43.4, ces plans quinquennaux sont élaborés conformément aux normes internationales reconnues et sont publiés sur le site Web de l'administration portuaire dans les trois mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel ils sont préparés.

Aux termes du nouveau paragraphe 43.5(1), les administrations portuaires publient un rapport annuel sur ces plans quinquennaux sur leur site Web dans les trois mois suivant la fin de chaque exercice. Selon le nouveau paragraphe 43.5(2), ce rapport annuel contient :

- un inventaire des GES résultant de l'exploitation du port, présenté conformément aux normes internationales reconnues;
- une mise à jour sur la mise en œuvre de chaque plan quinquennal;
- les renseignements réglementaires.

2.6.10 Baux et permis : biens fédéraux (art. 117)

L'article 117 du projet de loi modifie le paragraphe 45(3.1) de la LMC, qui porte sur les pouvoirs de l'administration portuaire à l'égard des baux et des permis liés aux biens fédéraux. L'article 117 ajoute le paragraphe 45(3.01) à la LMC afin d'autoriser une administration portuaire située au Québec à « renoncer au bénéfice de l'accession des constructions ou ouvrages faits sur les immeubles fédéraux qu'elle gère », pour la durée d'un bail²⁷. L'article 117 du projet de loi modifie

également le paragraphe 45(3.1) de la LMC afin qu'il s'applique aussi au nouveau paragraphe 45(3.01).

2.6.11 Plan d'utilisation des sols
(art. 118)

Le paragraphe 118(1) du projet de loi modifie le paragraphe 48(1) de la LMC, qui porte sur le plan d'utilisation des sols de l'administration portuaire. Le paragraphe est modifié de telle sorte qu'après avoir publié son premier plan d'utilisation des sols, l'administration portuaire publie ses plans subséquents en conformité avec le calendrier figurant dans ses lettres patentes.

Le paragraphe 118(3) du projet de loi modifie les paragraphes 48(4) à 48(8) de la LMC. Le paragraphe 48(4) est modifié de telle sorte que l'administration portuaire est tenue de publier un avis de son plan d'utilisation des sols sur son site Web (en plus d'en faire publier un avis dans un journal à grand tirage des municipalités où est situé le port). Elle est également tenue de publier sur son site Web le projet de plan et les documents connexes nécessaires à sa compréhension complète.

Le paragraphe 48(5) de la LMC porte sur le contenu de l'avis. Le projet de loi C-33 modifie ce paragraphe afin de préciser que la disposition s'applique à un avis de projet de plan d'utilisation des sols.

Le paragraphe 48(6) de la LMC porte sur l'adoption du plan. Le projet de loi modifie ce paragraphe en y ajoutant que l'administration portuaire peut adopter le projet de plan d'utilisation des sols après avoir pris connaissance des observations qui ont pu lui être présentées et après avoir apporté les adaptations qu'elle estime indiquées.

Le paragraphe 48(7) de la LMC, qui porte sur l'avis d'adoption et la publication du plan d'utilisation des sols, est modifié de telle sorte que l'administration portuaire est tenue de publier sur son site Web (et de faire publier dans un journal à grand tirage des municipalités où est situé le port) un avis de l'adoption de son plan d'utilisation des sols précisant où il est possible de se procurer un exemplaire du plan. L'autorité portuaire est aussi tenue de publier sur son site Web le plan proprement dit, ainsi qu'un résumé des observations qui lui ont été présentées par les intervenants.

2.6.12 Fixation des droits
(art. 119)

L'article 119 du projet de loi modifie le paragraphe 49(1) de la LMC de telle sorte que le pouvoir de l'autorité portuaire de fixer les droits est assujéti aux règlements pris en vertu de l'article 62 de la LMC.

2.6.13 Règlements
(art. 120)

Le paragraphe 62(1) de la LMC dresse la liste des questions à l'égard desquelles le gouverneur en conseil peut prendre des règlements. Le paragraphe 120(1) du projet de loi ajoute deux questions à cette liste : la gestion du trafic maritime (ainsi que les droits à payer et l'échange de renseignements entre des utilisateurs et des administrations portuaires en lien avec cette gestion) et la réglementation des activités menées par des navires ou à bord de ceux-ci lorsqu'ils mouillent ou sont amarrés dans un port. Le paragraphe 120(2) du projet de loi ajoute une autre question à la liste, à savoir les renseignements et documents qui doivent être fournis au ministre des Transports par l'administration portuaire ou sa filiale, son propriétaire ou sa personne responsable, ou ses utilisateurs.

2.6.14 Arrêtés
(art. 121 et 122)

L'article 121 du projet de loi modifie le paragraphe 67(1) de la LMC, qui concerne le pouvoir du ministre des Transports de fixer les droits, afin de préciser que le ministre peut fixer les droits par arrêté.

L'article 122 du projet de loi ajoute l'article 107.1 à la LMC relativement aux arrêtés. Aux termes du nouveau paragraphe 107.1(1), si le ministre des Transports estime qu'il existe un risque de danger imminent « à la sécurité nationale, à la sécurité économique nationale ou à la concurrence qui constitue une menace importante à la sécurité des personnes, des marchandises, des navires, des installations portuaires ou de la chaîne d'approvisionnement », il peut, par arrêté, ordonner à une administration portuaire de prendre toute mesure ou de mettre fin à toute activité qu'il estime nécessaire afin de prévenir ce danger.

En vertu du nouveau paragraphe 107.1(2) de la LMC, l'administration portuaire visée par l'arrêté est tenue de s'y conformer dès qu'elle est informée de sa teneur. Ces arrêtés sont également soustraits à l'application de certains articles de la *Loi sur les textes réglementaires* aux termes du nouveau paragraphe 107.1(3) de la LMC.

En vertu du nouveau paragraphe 107.1(4) de la LMC, le ministre des Transports est tenu de publier l'arrêté sur le site Web du Ministère. Une exception à cette exigence de publication est prévue dans le nouveau paragraphe 107.1(5) si, de l'avis du ministre, l'arrêté « contient des renseignements confidentiels ou protégés ou dont la publication comporterait un risque pour la sécurité nationale, la sécurité économique nationale ou la concurrence ».

2.6.15 Modification corrélative à
la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*
(art. 123)

L'article 123 du projet de loi modifie la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* (LTATC) pour tenir compte des changements apportés par le projet de loi à la numérotation des dispositions de la LMC et de la LTMD. En vertu de la LTATC, le Tribunal d'appel des transports du Canada, un organisme quasi judiciaire, a compétence pour réaliser des requêtes en révision et entendre des appels selon ce que prévoient les lois fédérales sur les transports.

2.6.16 Disposition de coordination
(art. 124)

Le projet de loi C-33 ainsi qu'un autre projet de loi actuellement à l'étude devant le Parlement (le projet de loi C-26, Loi concernant la cybersécurité, modifiant la Loi sur les télécommunications et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois²⁸) prévoient des modifications ayant une incidence sur le champ d'application de la LTATC. Une disposition de coordination est requise pour faire en sorte que le champ d'application de la LTATC concorde avec les modifications apportées par ces deux projets de loi.

L'article 124 du projet de loi prévoit que, en cas de sanction du projet de loi C-26, dès le premier jour où l'article 18 du projet de loi C-26 et l'article 123 du projet de loi C-33 sont tous deux en vigueur, le paragraphe 2(3) de la LTATC est remplacé par ce qui suit :

Compétence à l'égard d'autres lois

(3) Le Tribunal connaît également des requêtes en révision et des appels portant sur les sanctions administratives pécuniaires prévues aux articles 32.1 à 32.28 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, aux articles 16.1 à 16.25 de la *Loi sur la sécurité automobile*, aux articles 177 à 181 de la *Loi sur les transports au Canada* [reflétant les numéros de section modifiés], aux articles 127 à 133 de la *Loi sur la protection des cybersystèmes essentiels* et aux articles 130.01 à 130.19 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et portant sur les pénalités visées aux articles 43 à 55 de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, aux articles 129.01 à 129.17 de la *Loi maritime du Canada* [reflétant les numéros de section modifiés] et aux articles 39.1 à 39.26 de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*.

2.7 ENTRÉE EN VIGUEUR
(ART. 125)

Les dispositions suivantes du projet de loi C-33 entrent en vigueur à la date fixée par décret :

- le paragraphe 26(1);
- les articles 28 et 32, et le paragraphe 42(3);
- les articles 30 et 33, et le paragraphe 42(2);
- l'article 40 et les paragraphes 42(5) et 43(2);
- les articles 94 à 98;
- l'article 99;
- l'article 121.

Toutes les autres dispositions du projet de loi entrent en vigueur à l'obtention de la sanction royale.

NOTES

1. [Projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi](#), 44^e législature, 1^{re} session.
2. Transports Canada, [Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada : Le ministre des Transports dépose un nouveau projet de loi pour renforcer notre chaîne d'approvisionnement](#), communiqué, 17 novembre 2022.
3. *Ibid.*
4. Transports Canada, [Énoncé de politique sur l'investissement dans les ports](#), document d'information.
5. Transports Canada, [Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada : Le ministre des Transports dépose un nouveau projet de loi pour renforcer notre chaîne d'approvisionnement](#), communiqué, 17 novembre 2022.
6. *Ibid.*
7. Comité d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, [Améliorer la sécurité ferroviaire au Canada : bâtir ensemble des collectivités plus sécuritaires](#), rapport final, mai 2018.
8. *Ibid.*
9. Transports Canada, [Rapport sur ce que nous avons entendu : Examen de la modernisation des ports](#).
10. *Ibid.*
11. Gouvernement du Canada, [Action. Collaboration. Transformation. Rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement 2022](#).
12. *Ibid.*, p. 29 et 30.
13. Transports Canada, [Modifications législatives proposées pour renforcer la chaîne d'approvisionnement](#), document d'information.

14. [Loi sur les douanes](#), L.R.C. 1985, ch. 1 (2^e suppl.).
15. Gouvernement du Canada, [Action. Collaboration. Transformation. Rapport final du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement 2022](#), p. 17.
16. [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), L.R.C. 1985, ch. 32 (4^e suppl.).
17. La version anglaise du projet de loi utilise le terme « assurance of compliance » – qu'on pourrait traduire par « assurance de conformité » – qui décrit ce dont il s'agit plus précisément que le mot « transaction » employé dans la version française.
18. [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#), L.C. 1992, ch. 34.
19. [Loi sur la sûreté du transport maritime](#), L.C. 1994, ch. 40.
20. Argyro Kepesedi, Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, « [Maritime Autonomous Surface Ships: A critical 'MASS' for legislative review](#) », *Transport and Trade Facilitation Newsletter*, n°96, 13 décembre 2022.
21. [Loi sur les transports au Canada](#), L.C. 1996, ch. 10.
22. Transports Canada, [Modifications législatives proposées pour renforcer la chaîne d'approvisionnement](#), document d'information.
23. [Loi sur la concurrence](#), L.R.C. 1985, ch. C-34.
24. Transports Canada, [Modifications législatives proposées pour renforcer la chaîne d'approvisionnement](#), document d'information.
25. [Loi constitutionnelle de 1867](#), 30 & 31 Victoria, c. 3 (R.-U.).
26. [Loi maritime du Canada](#), L.C. 1998, ch. 10.
27. Selon l'article 1110 du *Code civil du Québec* : « La propriété superficière résulte de la division de l'objet du droit de propriété portant sur un immeuble, de la cession du droit d'accession ou de la renonciation au bénéfice de l'accession. ». Voir le [Code civil du Québec](#), ch. CCQ-1991, art. 1110.

Si une administration portuaire renonçait au bénéfice de l'accession concernant des constructions ou ouvrages situés sur les immeubles fédéraux qu'elle gère, comme l'y autorise le nouveau paragraphe 45(3.01), le propriétaire superficière ayant réalisé les constructions ou ouvrages en question en serait le propriétaire temporaire pour la durée du bail (voir Stikeman Elliot, [La création de propriété superficière comme mode d'acquisition](#), 14 septembre 2010).
28. [Projet de loi C-26, Loi concernant la cybersécurité, modifiant la Loi sur les télécommunications et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois](#), 44^e législature, 1^{re} session.