

Annexe 2

Cadre législatif

Organisation de la *Loi sur les transports au Canada de 1996*

Introduction

Politique nationale des transports

Partie I Administration

Organisation, pouvoirs et fonctionnement de l'Office des transports du Canada, y compris :

- pouvoir d'adjudication des frais
- critère du préjudice commercial important dans l'attribution d'une réparation
- délai pour la prise d'une décision
- dispositions relatives aux appels devant la Cour d'appel fédérale

Pouvoirs du gouverneur en conseil :

- donner des directives générales
- agréer des règlements de l'Office
- intervenir lorsque des perturbations extraordinaires surviennent dans le réseau de transport
- réviser les décisions de l'Office
- conclure des accords de mise en œuvre
- prendre des règlements ayant trait aux renseignements relatifs aux transports

Pouvoirs et responsabilité du ministre des Transports :

- déléguer à l'Office la charge d'enquêter sur des questions de transport et de lui faire rapport de ses conclusions
 - procéder à un examen annuel de l'état de l'industrie
-

Partie II Transport aérien

- Définition du terme « canadien » aux fins de la délivrance des licences
- Examen des fusions d'entreprises de transport aérien par le gouverneur en conseil
- Délivrance de licences pour l'exploitation de services intérieurs et de services internationaux réguliers et à la demande
- Mesures de protection des consommateurs :
 - interdiction de vendre des billets avant l'obtention d'une licence
 - dispositions relatives à l'interruption de services aériens
 - taux excessifs et conditions de transport déraisonnables sujets à révision
 - obligation pour les licenciés de souscrire à une police d'assurance et de détenir un certificat d'exploitation de Transports Canada
 - exigences relatives à la santé financière des nouveaux licenciés
 - poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien
- Désignation de l'Office comme autorité aéronautique à certaines fins

Partie III Transport ferroviaire

Construction et exploitation de lignes de chemin de fer :

- admissibilité des compagnies ferroviaires de compétence fédérale à un certificat d'aptitude sur présentation d'une preuve d'assurabilité
- pouvoirs d'une compagnie ferroviaire titulaire d'un certificat d'aptitude
- autorisation requise pour la construction de nouvelles lignes de chemin de fer
- réglementation des franchissements routiers

Opérations financières des compagnies ferroviaires :

- dépôt de documents financiers par les compagnies ferroviaires à des fins d'enregistrement
- projet de réorganisation en cas d'insolvabilité d'une compagnie ferroviaire

Prix, tarifs et services :

- les prix et les conditions fixés par l'Office doivent être commercialement équitables et raisonnables
- niveau de services prescrit pour les compagnies ferroviaires
- les prix imposés par une compagnie ferroviaire doivent figurer dans un tarif ou un contrat confidentiel
- la compagnie ferroviaire doit établir un tarif sur demande d'un expéditeur
- lorsqu'il y a plusieurs compagnies ferroviaires en cause, elles doivent s'entendre sur un tarif commun
- les contrats confidentiels entre compagnies ferroviaires et expéditeurs sont permis
- réglementation des prix d'interconnexion
- prix de ligne concurrentiels
- règles pour la limitation de la responsabilité des compagnies ferroviaires

Droits de circulation et usage commun des voies

- une autre compagnie ferroviaire peut demander des droits de circulation
- le gouverneur en conseil peut exiger l'usage commun de voies ferrées si cette solution est plus efficace

Transfert et cessation de l'exploitation de lignes

- dépôt d'un avis concernant la cessation prochaine de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer
- facilitation de la vente commerciale de lignes de chemin de fer
- dispositions qui permettent aux gouvernements et aux administrations municipales d'acheter des lignes de chemin de fer lorsque la vente commerciale de ces dernières n'est pas possible

Transport du grain de l'Ouest

- limitation du revenu que le CN et le CFCP peuvent tirer du transport du grain

Dispositions administratives

- l'Office peut fixer une classification uniforme de comptes pour les compagnies ferroviaires
- règles de calcul des frais
- à l'égard des compagnies ferroviaires de compétence provinciale, le ministre est habilité à conclure des accords avec les provinces au sujet de la sécurité de ces compagnies, des enquêtes sur les accidents et des franchissements ferroviaires

Police des compagnies ferroviaires

- les compagnies ferroviaires sont autorisées à se doter d'un corps de police

Partie IV Arbitrage

- Dispositions qui permettent à un ou des arbitres de choisir la dernière offre de l'expéditeur ou celle du transporteur
- Application :
 - transport aérien de marchandises
 - transport ferroviaire de marchandises, avec certaines attentes
 - approvisionnement par eau dans le Nord dans certaines circonstances
 - services de trains de banlieue
 - services ferroviaires voyageurs assurés par une compagnie ferroviaire
- Délai total de 60 jours
- Procédure d'arbitrage simple et plus rapide dans le cas de frais inférieurs à 750 000 \$

Partie V Transport des personnes ayant une déficience

- L'Office peut prendre des règlements pour éliminer les obstacles abusifs, dans le réseau de transport, aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience
- Sur réception d'une plainte, l'Office peut déterminer s'il existe un obstacle abusif aux possibilités de déplacement d'une personne ayant une déficience

Partie VI Dispositions générales

- Mesures de contrainte
- Sanctions administratives pécuniaires

Partie VII Abrogations, dispositions transitoires, modifications connexes, modifications conditionnelles et entrée en vigueur

- Abrogation de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, de la *Loi sur les chemins de fer* (à toutes fins pratiques), de la *Loi sur les chemins de fer de l'État* et de la *Loi sur les billets de transport*
- Dispositions transitoires
- Modifications connexes
- Entrée en vigueur

Modifications législatives importantes survenues depuis la Loi de 1987 sur les transports nationaux

Plusieurs changements législatifs d'importance sont intervenus entre la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et la *Loi sur les transports au Canada* de 1996 (LTC). Ils ont été suivis par d'autres modifications législatives en 2000.

L'Office et le Gouverneur en conseil

La LTC a introduit non seulement une modification du nom de l'Office national des transports, qui est devenu l'Office des transports du Canada, mais aussi d'autres changements significatifs dans la façon dont le gouvernement assure la réglementation des transports, notamment :

- un délai fixe de 120 jours pour l'examen de la plupart des questions dont l'Office est saisi;
- une nouvelle exigence relative à l'approbation des règlements de l'Office par le gouverneur en conseil;
- l'attribution d'un nouveau pouvoir au gouverneur en conseil : le pouvoir d'intervenir en situation de crise nationale dans le secteur des transports.

On s'est prévalu de cette dernière disposition en 1999 pour suspendre les dispositions législatives régissant la concurrence pendant la restructuration de l'industrie du transport aérien.

L'Office s'est également vu habilité à adjuger les frais dans les affaires dont il est saisi.

Critère du préjudice commercial important

Le critère du préjudice commercial important a été introduit en 1996. C'est ainsi qu'avant d'accorder une réparation à un expéditeur, l'Office doit être convaincu que l'expéditeur subirait autrement un préjudice commercial important. Ce critère ne se limite pas au secteur ferroviaire, mais certains considèrent que son impact le plus important se fait sentir sur les expéditeurs ferroviaires.

Réglementation des compagnies aériennes

La LTC a eu pour effet de modifier plusieurs dispositions de la réglementation des compagnies aériennes. Des mesures de protection des consommateurs ont été introduites pour résoudre les problèmes qui surviennent lorsqu'un

transporteur aérien qui manque de capital accède au marché. Elles ont fait suite à la série d'échecs de transporteurs qui, après avoir lancé leur entreprise, avaient laissé les consommateurs en plan. Ces mesures comprenaient l'interdiction de vendre des billets d'avion avant l'obtention d'une licence, de même que l'obligation pour les nouveaux transporteurs de répondre à un critère de santé financière minimale. Au chapitre de la déréglementation, les dispositions plus sévères de la LTN de 1987 en matière de délivrance de licences aux transporteurs aériens exerçant leurs activités dans le Nord du Canada ont été abrogées.

Des dispositions nouvelles et plus sévères concernant la sortie du marché, les niveaux de tarif et les conditions de transport ont été ajoutées à la LTC en 2000, dans le cadre de la restructuration de l'industrie du transport aérien, tout comme le pouvoir d'examiner les acquisitions et les fusions de transporteurs aériens. Enfin, les modifications de 2000 ont permis de créer le poste de Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien au sein de l'Office.

Compagnies ferroviaires

Dans ce secteur, le changement le plus important par rapport à la LTN de 1987 a consisté en l'introduction de dispositions concernant la vente et la cessation de l'exploitation de lignes. Ainsi, ces dispositions ont eu pour effet de réduire considérablement le fardeau réglementaire des transporteurs ferroviaires canadiens et leur ont permis de rationaliser leur réseau beaucoup plus facilement que ne le permettait la LTN de 1987. D'autres changements permettent aux compagnies ferroviaires d'entrer sur le marché sur présentation d'une preuve d'assurabilité et obligent l'Office à fixer des tarifs et des conditions de transport équitables et raisonnables.

Les modifications apportées en 2000 à la LTC ont fait suite à l'examen du système de manutention et de transport du grain qu'avait réalisé le juge Willard Estey et au travail que M. Arthur Kroeger avait ensuite accompli en tant que facilitateur de la réforme du système de manutention et de transport du grain. À signaler que ces modifications comprenaient l'élimination du plafonnement des taux de transport du grain de l'Ouest et son remplacement par celui du revenu tiré du transport ferroviaire du grain. D'autres changements ont été conçus de façon que des gens d'affaires des collectivités locales puissent acquérir plus facilement des embranchements tributaires du grain. Ainsi, un embranchement doit figurer maintenant pendant douze mois, et non plus seulement deux mois, dans le plan triennal d'un transporteur ferroviaire avant que ce dernier ne puisse en annoncer la mise en vente.

Arbitrage

Les modifications de 1996 apportées aux dispositions régissant l'arbitrage comprenaient la réduction de la période d'arbitrage de 90 à 60 jours et l'élargissement de ces dispositions de façon qu'elles s'appliquent aux services de trains de banlieue, aux services ferroviaires voyageurs et à l'approvisionnement par eau dans le Nord. La restriction en vertu de laquelle l'arbitrage ne s'appliquait pas aux taux de transport du grain a été supprimée.

Les changements apportés à l'arbitrage en 2000 pour réformer le système de manutention et de transport du grain comprenaient l'introduction d'un processus simplifié pour les transactions d'une valeur inférieure à 750 000 \$.

Accès des personnes ayant une déficience

Les dispositions de la LTN de 1987 concernant les personnes ayant une déficience visaient uniquement les modes de transport régis par la *Loi*. En 1996, les pouvoirs de l'Office ont été élargis pour englober toutes les entreprises de transport relevant de la compétence législative du Parlement.

Enquêtes

Le pouvoir que l'Office avait d'ouvrir une enquête de sa propre initiative a été éliminé.

Dispositions d'appel de prix dans l'intérêt public

Aux termes de la LTN de 1987, on pouvait se plaindre à l'Office de ce qu'il y avait des prix et des conditions de transport contraires à l'intérêt public. Ces dispositions ont été abrogées en 1996.

Élimination du processus d'examen des fusions

En 1996, le législateur a retiré à l'Office le pouvoir d'examiner les fusions et les acquisitions d'entreprises de transport parce qu'il estimait que cet examen chevauchait le travail du Commissaire de la concurrence. Dans les modifications de 2000, le gouverneur en conseil s'est vu habilité à examiner les fusions de compagnies aériennes. La question de chevauchement a été réglée par la substitution de la mission de prodiguer des conseils au gouvernement, au pouvoir d'examen du Bureau de la concurrence.

Dispositions relatives à l'approvisionnement par eau dans le Nord

La LTC a éliminé les dispositions de la LTN de 1987 régissant l'approvisionnement par eau dans le Nord. Toutefois, les prix et les conditions de service sont maintenant admissibles à l'arbitrage.

Le tableau suivant illustre les principaux changements qui ont été apportés à la LTN de 1987 depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur les Transports au Canada* de 1996 et des modifications qui ont été ajoutées en 2000.

**Modifications législatives importantes survenues depuis la
*Loi de 1987 sur les transports nationaux***

Article	Objet et nature de la modification
1	Nouveau titre : <i>Loi sur les transports au Canada</i>
3	Champ d'application de la <i>Loi</i> : extension
4	Les actes accomplis sous le régime de la <i>Loi</i> ne portent pas atteinte à la <i>Loi sur la concurrence</i>
5	Maintien de la politique nationale des transports de la LTN de 1987 avec des modifications moins significatives
<hr/>	
Partie I	Administration
7-8	Maintien de l'Office national des transports sous le nom d'Office des transports du Canada; réduction du nombre de membres
18	Abrogation des dispositions concernant la résidence des membres
25.1	Attribution, à l'Office, du pouvoir d'adjuger les frais relatifs à toute procédure prise devant lui
27, par. (2), (3) et (5)	Limitation de l'aptitude de l'Office à accorder une réparation aux situations où l'expéditeur subirait autrement un préjudice commercial important; disposition non applicable à l'arbitrage
28	Élimination du pouvoir de prendre des arrêtés <i>ex parte</i>
29	Obligation pour l'Office de rendre ses décisions dans un délai de 120 jours
36	Subordination des règlements de l'Office à l'agrément du gouverneur en conseil
37	Élimination du pouvoir d'enquêter de sa propre initiative
42	Rapport annuel de l'Office nécessaire pour évaluer l'effet de la <i>Loi</i> et les difficultés rencontrées dans l'application de celle-ci
47	Attribution, au gouverneur en conseil, du pouvoir de prendre des mesures pour stabiliser le réseau national des transports en cas de perturbation extraordinaire
50-51	Pouvoir de recueillir des renseignements relatifs aux transports et de les garder confidentiels
52	Obligation pour le ministre des Transports de déposer un rapport annuel sur la situation des transports
53	Exigence d'un examen de la <i>Loi</i> après quatre ans

Partie II Transport aérien

- 56.1-56.7 Attribution du pouvoir d'examiner les fusions concernant des entreprises de transport aérien (2000)
- 59 Interdiction de la vente d'un service aérien, sauf si le transporteur détient la licence prévue
Abrogation des dispositions spéciales concernant la desserte aérienne du Nord
- 61, 69, 73 Nouvelles exigences en matière de santé financière pour les détenteurs d'une licence intérieure et internationale
- 64-65 Renforcement des exigences concernant l'avis d'interruption de services aériens (2000)
- 66-67.2 Renforcement du pouvoir de s'occuper des prix excessifs de services aériens, ainsi que de veiller au respect des tarifs (2000)
- 85.1 Création du poste de commissaire aux plaintes relatives au transport aérien (2000)

Partie III Transport ferroviaire

- 90-94 Certificats d'aptitude permettant aux nouvelles compagnies de chemin de fer d'entrer sur le marché délivrés sur présentation d'une preuve d'assurabilité
- 112 Obligation pour l'Office d'établir des prix et des conditions de transport qui soient équitables et raisonnables
Abrogation de l'exigence que les prix soient compensatoires
- 140-146.1 Nouvelles dispositions concernant les transferts et la cessation de l'exploitation de lignes de chemin de fer
- 147-152 Remplacement du plafonnement réglementaire des taux de transport du grain par un plafonnement des revenus du transport du grain (2000)

Partie IV Arbitrage

- 159-169 Réduction du délai d'arbitrage de 90 à 60 jours; extension de l'arbitrage aux services ferroviaires de banlieue, au transport ferroviaire des voyageurs, à l'approvisionnement par eau dans le Nord et au transport du grain; établissement d'une procédure sommaire pour les petites opérations commerciales (2000)

Partie V Transport des personnes ayant une déficience

- 170-172 Extension de la compétence de l'Office à toutes les parties du réseau des transports assujetties à la compétence législative du Parlement; élimination du pouvoir d'enquêter sur des obstacles de sa propre initiative

Partie VI Dispositions générales

- 177-181 Amélioration du régime des sanctions administratives pécuniaires

Partie VII Abrogations, dispositions transitoires, modifications connexes et entrée en vigueur

Abrogation de la *Loi sur les chemins de fer*, à l'exception de certaines dispositions qui ne s'appliquent qu'aux compagnies visées par une loi spéciale

Transfert de la compétence de l'Office sur les productoducs à l'Office national de l'énergie

Disposition concernant les procédures d'expropriation engagées par les compagnies de chemin de fer sous le régime de la *Loi sur l'expropriation*

Abrogation des enquêtes menées sur les prix dans l'intérêt public

Abrogation de la compétence de l'Office sur les fusions dans le domaine des transports

Lois d'intérêt public et privé touchant le transport

Comme l'indique le chapitre 18, le ministre des Transports est chargé d'appliquer un grand nombre de lois relatives aux transports, en plus de la *Loi sur les transports au Canada*. Il y a aussi quelques lois fédérales qui ont des répercussions sur les transports et dont l'application incombe à d'autres ministres que celui des Transports. Elles sont toutes énumérées dans le tableau suivant.

Lois d'intérêt public (en plus de la *Loi sur les transports au Canada*) dont le ministre des Transports est responsable

<i>Loi relative aux cessions d'aéroports</i>	Loi qui, entre autres, exonère les administrations aéroportuaires de l'impôt sur le revenu et autorise la saisie d'aéronefs pour défaut de paiement de frais
<i>Loi sur les connaissements</i>	Réglementation des connaissements
<i>Loi sur l'Administration du pont Blue Water</i>	L'une des deux lois d'intérêt public qui portent sur un pont et dont le ministre des Transports est responsable; dépôt du projet de loi modificateur S-15 le 31 janvier 2001
<i>Loi concernant la « Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company »</i>	L'une des deux lois d'intérêt public qui portent sur un pont et dont le ministre des Transports est responsable
<i>Loi maritime du Canada</i>	Examen de droits portuaires pour cause de distinction injustifiée; examen de certains droits fixés par l'Administration de la voie maritime
<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (le ministre des Pêches et des Océans en est aussi responsable — dépôt du projet de loi C-14 le 1 ^{er} mars 2001)	Immatriculation des navires, entre autres

<i>Loi sur le transport aérien</i>	Loi qui définit les droits et responsabilités des personnes concernées par le transport aérien international — notamment les transporteurs, leurs préposés, les voyageurs, les consignateurs et les consignataires
<i>Loi sur le transport des marchandises par eau</i>	Règles concernant la responsabilité à l'égard du transport international de cargaisons
<i>Loi sur la commercialisation du CN</i>	Loi qui, entre autres, apporte des restrictions à la propriété des actions du CN
<i>Loi sur le cabotage</i>	Protection des navires canadiens contre la concurrence des navires étrangers
<i>Loi sur le ministère des Transports</i>	Réglementation des péages imposés sur les canaux et de l'usage de ces derniers
<i>Loi sur l'assurance maritime</i>	Réglementation de l'assurance maritime
<i>Loi de 1987 sur les transports routiers (dépôt du projet de loi S-3 le 31 janvier 2001)</i>	Délivrance des licences
<i>Loi sur l'Office national de l'énergie (art. 108-111)</i>	Construction de pipelines au-dessus d'eaux navigables
<i>Loi sur la protection des eaux navigables</i>	Approbation nécessaire avant qu'il n'y ait un obstacle à la navigation
<i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i>	Loi qui permet au gouvernement de conclure des accords
<i>Loi sur le pilotage</i>	Imposition de services à la navigation maritime financés par l'utilisateur
<i>Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</i>	Approbation des plans de transport urbain touchant des chemins de fer
<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	Répartition du coût de certains ouvrages entre les chemins de fer et les autres parties
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes (dépôt du projet de loi C-14 le 1^{er} mars 2001)</i>	Loi qui régleme les taux de fret applicables au transport maritime international et qui permet aux transporteurs de convenir de taux
<i>Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis</i>	Dérogation aux dispositions relatives au cabotage

Lois d'intérêt public touchant les transports mais dont le ministre des Transports n'est pas responsable

<i>Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada</i>	Loi récemment modifiée par suite de la restructuration des transporteurs aériens
Lois sur les ponts :	
Responsabilité du ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux (sauf l'Administration du pont Fort-Falls, l'Administration du pont Blue Water et la Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company)	
Administration du pont Fort-Falls	
Compagnie de pont et de prolongement de chemin de fer de Saint-Jean	
Pont Campobello-Lubec	
Pont de Milltown	
Pont sur la rivière Pigeon	
Pont de Queenston	
Pont de Ville-Lasalle à Caughnawaga	
Pont entre Sainte-Foy et Saint-Nicolas	
Pont et chemin de fer de Québec	
Pont et tunnel des Îles Boucherville	
Pont Second Narrows sur l'anse Burrard (C.-B.)	
Pont sur le fleuve Saint-Laurent à Valleyfield	
Van Buren Bridge Co., contrat avec S.M.	
<i>Loi sur les grains du Canada</i>	Transport des grains
<i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i>	
<i>Loi sur la concurrence</i>	
<i>Loi canadienne sur les sociétés par actions</i>	Dispositions concernant les compagnies de chemin de fer constituées sous le régime d'une loi spéciale
<i>Loi sur les subventions aux bassins de radoub</i>	
<i>Loi sur l'expropriation</i>	Pouvoir d'expropriation des chemins de fer de compétence fédérale
<i>Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales</i>	
<i>Loi sur les océans</i>	Loi visant à faciliter la navigation maritime

Lois d'intérêt privé touchant les transports

Certaines de lois d'intérêt privé ou de lois spéciales créant des sociétés pour l'exploitation de ponts-routes, de ponts-rails, de tunnels et de chemins de fer

Ces lois attribuent des pouvoirs à ces entités pour leur financement et la construction d'ouvrages, et certaines d'entre elles prévoient la réglementation des péages et du service.