

Chapitre 19

Autres modifications législatives

Dans ce rapport, le Comité propose d’apporter au cadre législatif et stratégique actuel des modifications qui figurent pour la plupart dans les chapitres appropriés. Au cours de son examen, le Comité a constaté cependant que plusieurs autres changements non abordés dans d’autres parties du rapport auraient pu être proposés. Ce chapitre présente l’analyse du Comité et les modifications proposées (s’il y a lieu).

Pouvoir de contrainte de l’Office (article 26)

La Cour d’appel fédérale a récemment statué que la Loi ne renferme aucune disposition octroyant à l’Office des transports du Canada le pouvoir, l’obligation ou le devoir d’administrer la Loi dans son intégralité et que l’Office n’était chargé que d’administrer certaines parties de la Loi. Lorsque la Loi impose une obligation ou une interdiction sans désigner nommément l’Office comme instance de recours en cas d’infraction, ce dernier, selon le jugement rendu par la Cour, n’a pas compétence en la matière; pour obtenir réparation, les plaignants devront vraisemblablement s’adresser aux tribunaux. C’est le cas de l’article 118 qui oblige une compagnie ferroviaire à établir un tarif, mais qui n’offre aucun conseil sur la manière de procéder en cas d’infraction. Sur ce point précis, la Cour propose de changer ce qui était auparavant pratique courante.

Le Comité estime que les parties en cause ne devraient pas être tenues de s’adresser aux tribunaux chaque fois que la Loi n’est pas respectée.

Recommandation 19.1

Le Comité recommande que les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* ordonnant à quiconque d’accomplir des actes précis ou de s’en abstenir alors que l’Office des transports du Canada n’est pas chargé de les administrer soient revues et, au besoin, modifiées pour donner à l’Office tout pouvoir en cas de plainte.

Délai réglementaire

(article 29)

La Loi oblige l'Office à rendre ses décisions avec toute la diligence possible dans les 120 jours suivant la réception de l'acte introductif d'instance, sauf accord entre les parties sur une prolongation de ce délai. L'Office a constaté que ce délai peut être trop court dans le cas de contestations de procédure ou de compétence, de demandes incomplètes, de questions juridiques à trancher avant l'instruction de la demande ou de plaintes concernant un problème systémique d'une grande portée. Dans ces circonstances, il peut être quasiment impossible de régler le problème en cause dans le délai de 120 jours et l'Office doit demander le consentement des parties pour poursuivre l'étude de la question.

Même si le principe qui sous-tend ce délai, qui consiste à favoriser des décisions rapides, est bon, le Comité ne croit toutefois pas que les parties prenantes devraient être capables d'empêcher l'Office de statuer en refusant une prolongation de délai.

Recommandation 19.2

Le Comité recommande de modifier l'article 29 de la *Loi sur les transports au Canada* pour donner à l'Office des transports du Canada le pouvoir de prolonger le délai de 120 jours de sa propre initiative si le maintien de ce dernier devait causer un grave préjudice à l'une des parties. L'Office devrait être tenu d'indiquer dans son rapport annuel les circonstances qui l'ont amené à dépasser le délai prévu par la Loi.

Médiation

L'Office a institué un programme pilote de médiation et de règlement de différends qui pourrait remplacer la formule réglementaire. Les membres du Comité estiment que la médiation peut rendre la réglementation plus efficace et que l'Office devrait avoir le loisir de choisir le moyen le plus adéquat de régler les différends dont il est saisi. La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* offrait un cadre législatif à la médiation, mais ces dispositions n'existent plus dans la Loi actuellement en vigueur.

Le Comité est favorable au recours à des solutions de rechange pour régler les différends concernant des questions relevant de la compétence de l'Office, ce qui est conforme à l'objectif du Comité qui est d'accorder la préférence à

des solutions négociées plutôt qu'à des règlements contraignants. Si le programme pilote en cours donne de bons résultats et que l'Office désire donner suite au processus de médiation, le Comité estime qu'il faudrait adopter une disposition législative afin d'habiliter l'Office à réglementer ce processus.

Recommandation 19.3

Le Comité recommande de donner à l'Office des transports du Canada le pouvoir conféré par la Loi de pratiquer la médiation et de formuler des règles qui enclencheraient le processus de médiation avant que les plaintes interjetées ou les demandes présentées n'entrent dans leur phase finale lorsqu'une décision doit être rendue.

Examen de la Loi

(article 53)

Le Comité a eu l'occasion de réfléchir à son mandat, énoncé à l'article 53. Comme le précise la mesure législative, cet examen a pour but de déterminer si la Loi « fournit aux Canadiens un système de transport efficace, flexible et abordable ». En revanche, la politique nationale des transports fait référence à un réseau sûr, rentable et bien adapté de services de transport viables et efficaces, accessible aux personnes ayant une déficience, utilisant au mieux et aux moindres frais tous les modes de transport existants.

Recommandation 19.4

Le Comité recommande d'aligner l'article 53 de la *Loi sur les transports au Canada* sur la politique nationale des transports, modifié suivant les propositions du Comité.

La Loi donne aux comités d'examen les pouvoirs d'un commissaire nommé aux termes de la Partie I de la *Loi sur les enquêtes*. Dans un jugement rendu récemment, le tribunal a donné une interprétation d'un libellé semblable à celui que l'on trouve dans la *Loi sur les enquêtes* et depuis lors, un doute plane sur les circonstances en vertu desquelles il est possible de forcer le dépôt de documents. Le Comité n'a pas eu à se servir de ces pouvoirs, mais le Ministre voudra peut-être résoudre ce problème avant qu'un autre comité d'examen ne soit nommé.

Recommandation 19.5

Le Comité recommande que le ministre des Transports examine s'il est nécessaire d'apporter des modifications législatives pour donner aux comités d'examen le pouvoir de forcer le dépôt de documents.

Construction d'une ligne de chemin de fer

(article 98)

L'article 98, qui porte sur l'obligation faite à l'Office d'approuver la construction de lignes de chemin de fer, s'applique non seulement aux lignes principales et aux embranchements, mais aussi aux voies d'évitement, aux épis, aux voies de triage et autres voies auxiliaires. L'autorisation donnée par l'Office en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* donne lieu automatiquement à une évaluation environnementale des travaux de construction proposés aux termes de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. L'article précise cependant que cette autorisation ne s'applique pas aux nouvelles lignes de chemin de fer ou autres installations si elles sont construites à l'intérieur de l'emprise d'une ligne de chemin de fer existante ou à 100 mètres de l'axe d'une ligne de chemin de fer existante sur une distance ne pouvant dépasser trois kilomètres.

L'Office a fait remarquer qu'il était possible de construire des installations comme des cours intermodales et des centres de transbordement dans ces circonstances sans avoir à obtenir l'autorisation de l'Office. Par conséquent, la construction de ces installations échapperait à l'évaluation environnementale, même s'il s'agissait de grosses installations qui pourraient avoir de graves répercussions sur l'environnement. C'est peut-être là une conséquence involontaire des limites d'exonération prévues par la Loi.

Recommandation 19.6

Le Comité recommande que le ministre des Transports examine si l'exonération prévue à l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada* est appropriée.

Police des chemins de fer

(article 158)

Cet article autorise les compagnies ferroviaires à recruter leurs propres agents de police. Le Comité se demande s'il est bien nécessaire d'enchâsser des pouvoirs de police dans une loi fédérale axée sur la réglementation

économique du transport. Les agents chargés d'administrer cette loi ont sans doute peu d'expérience dans ce domaine, si tant est qu'ils en aient, et doivent demander conseil ailleurs lorsque des problèmes se posent. Le Comité estime qu'il serait bien plus sensé de demander à un autre service du gouvernement qui connaît bien la question d'examiner ce dossier. Le Comité s'est demandé s'il était vraiment nécessaire de recruter une police des chemins de fer et s'il ne faudrait pas plutôt prévoir un examen par un organisme indépendant des activités de cette police des chemins de fer s'il doit y en avoir une.

Recommandation 19.7

Le Comité recommande que les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* autorisant les compagnies ferroviaires à recruter des agents de police soient révoquées et que les autorités fédérales appropriées soient chargées des questions administratives concernant la police des chemins de fer.