



BIBLIOTHÈQUE du PARLEMENT

LIBRARY of PARLIAMENT

# RÉSUMÉ LÉGISLATIF



## ***Projet de loi S-4 : Loi améliorant la sécurité ferroviaire***

**Publication n° 41-1-S4-F  
Le 1<sup>er</sup> novembre 2011  
*Révisée le 28 décembre 2011***

**Kristen Courtney  
Dean Ruffilli**

Division de l'industrie, de l'infrastructure et des ressources  
Service d'information et de recherche parlementaires

## **Résumé législatif du projet de loi S-4**

La présente publication est aussi affichée en versions HTML et PDF sur IntraParl (l'intranet parlementaire) et sur le site Web du Parlement du Canada.

Dans la version électronique, les notes de fin de document contiennent des hyperliens intégrés vers certaines des sources mentionnées.

*This publication is also available in English.*

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

Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux Chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

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

# TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE.....	1
1.1	Points saillants .....	2
2	DESCRIPTION ET ANALYSE .....	3
2.1	Application de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> , objectifs, définitions et accords .....	3
2.1.1	Application de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (art. 2) .....	3
2.1.2	Objectifs (art. 3) .....	3
2.1.3	Définitions (art. 4) .....	4
2.1.4	Conflits (art. 5) .....	6
2.1.5	Accords (art. 6, 39, 40, 41 et 42) .....	6
2.2	Modifications touchant la partie I de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> – Construction et modifications d’installations ferroviaires .....	7
2.2.1	Normes et principes d’ingénierie (art. 7 et 8) .....	7
2.3	Modifications touchant la partie II de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> – Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires.....	8
2.3.1	Interdictions – Certificat d’exploitation de chemin de fer (art. 10, 11, 43 et 44) .....	8
2.3.2	Certificat d’exploitation de chemin de fer (art. 12).....	9
2.3.2.1	Délivrance.....	9
2.3.2.2	Suspension ou annulation du certificat.....	10
2.3.2.3	Requête en révision.....	10
2.3.2.4	Déroulement .....	11
2.3.2.5	Droit d’appel.....	11
2.3.2.6	Règlements.....	11
2.3.3	Règlement concernant l’exploitation et l’entretien d’installations ferroviaires, etc. (art. 13).....	12
2.3.4	Règles (art. 14 et 45).....	12
2.3.5	Abrogation de l’article 23 (art. 15) .....	16
2.4	Modifications touchant la partie III de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> – Activités autres que ferroviaires pouvant compromettre la sécurité ferroviaire .....	17
2.4.1	Règlements (art. 16).....	17

2.5	Modifications touchant la partie IV de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> – Application et contrôle .....	17
2.5.1	Inspecteurs de la sécurité ferroviaire et agents de contrôle (art. 19 et 20) .....	17
2.5.2	Ordres des inspecteurs de la sécurité ferroviaire concernant l’usage d’installations ou de matériel ferroviaires (art. 21) .....	17
2.5.3	Ordres ministériels (art. 24) .....	18
2.5.4	Injonctions ministérielles (art. 27) .....	18
2.5.5	Exigences relatives aux renseignements (art. 30) .....	18
2.5.6	Sanctions administratives pécuniaires (art. 31).....	19
2.5.6.1	Désignation de dispositions.....	19
2.5.6.2	Désignation des agents de l’autorité .....	19
2.5.6.3	Pouvoirs des agents de l’autorité .....	19
2.5.6.4	Violation .....	19
2.5.6.5	Révision .....	20
2.5.6.6	Appel.....	20
2.5.6.7	Certificats.....	21
2.5.6.8	Prescription.....	21
2.5.7	Infractions (art. 32) .....	21
2.5.7.1	Contravention à la loi.....	21
2.5.7.2	Contravention aux règlements, aux injonctions ministérielles, etc.....	21
2.6	Modifications touchant la partie V de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> – Dispositions diverses.....	22
2.6.1	Textes réglementaires (art. 35) .....	22
2.6.2	Règlements – général (art. 37).....	22
2.6.3	Examen de la loi (art. 38) .....	24
2.7	Entrée en vigueur (art. 45).....	24

# RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI S-4 : LOI AMÉLIORANT LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE\*

---

## 1 CONTEXTE

Le projet de loi S-4 : Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur les transports au Canada en conséquence (titre abrégé : « Loi améliorant la sécurité ferroviaire ») a été présenté au Sénat par l'honorable Marjory LeBreton, leader du gouvernement au Sénat, le 6 octobre 2011. Ce projet de loi reprend presque intégralement le libellé du projet de loi C-33, présenté à la Chambre des communes au cours de la 3<sup>e</sup> session de la 40<sup>e</sup> législature. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a étudié le projet de loi C-33 et en a fait rapport à la Chambre avec des propositions d'amendements le 11 mars 2011, mais le projet de loi est mort au *Feuilleton* au moment du déclenchement des élections le 26 mars 2011.

Le projet de loi S-4 intègre les amendements adoptés par le Comité permanent et son libellé diffère de celui du projet de loi C-33 seulement par l'ajout d'un nouvel alinéa et par quelques changements mineurs apportés pour le clarifier. **Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications en a fait rapport au Sénat avec un amendement le 24 novembre 2011. Le Sénat a adopté le rapport le 30 novembre et le projet de loi en troisième lecture le 7 décembre. Le projet de loi a ensuite été envoyé à la Chambre des communes, où il a fait l'objet d'une première lecture le 8 décembre 2011.**

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) a été mise en œuvre en 1989. Elle établit un cadre de réglementation en matière de sécurité, de sûreté et d'incidences environnementales applicable aux chemins de fer de compétence fédérale. Transports Canada note dans le document d'information joint à son communiqué sur le projet de loi S-4 que l'industrie ferroviaire canadienne a beaucoup changé depuis que la LSF a été modifiée en 1999 : les activités sont désormais de plus en plus complexes et le trafic augmente rapidement<sup>1</sup>.

Le Ministère fait remarquer que le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités a chargé, en février 2007, un comité consultatif indépendant de faire un examen complet du fonctionnement et de l'efficacité de la LSF. D'après le Ministère, les conclusions montrent que, si le cadre de la LSF est fondamentalement sain et que des efforts ont été déployés pour améliorer la sécurité ferroviaire, il reste encore beaucoup à faire. Le rapport final du comité consultatif, intitulé *Renforcer les liens : Un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire*, publié en novembre 2007, comprend 56 recommandations visant à améliorer la sécurité ferroviaire, dont certaines exigent des modifications à la LSF<sup>2</sup>.

Une étude sur la sécurité ferroviaire a aussi été menée par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, qui a publié son propre rapport en mai 2008<sup>3</sup>. Ce rapport renferme 14 recommandations supplémentaires, dont bon nombre découlent des recommandations de l'examen de la LSF.

Dans un document d'information sur le projet de loi S-4, le Ministère note : « Le gouvernement du Canada a accepté les conclusions des deux rapports. Il met actuellement en œuvre ces recommandations et modifie la *Loi sur la sécurité ferroviaire* pour améliorer davantage la sécurité ferroviaire au Canada<sup>4</sup>. »

Le Ministère signale également qu'il a établi un cadre pour donner suite aux recommandations du conseil consultatif et du comité permanent qui ne nécessitent pas de modifications législatives. Le Ministère mentionne que ce cadre fait appel au Conseil canadien sur la sécurité ferroviaire ainsi qu'à des comités directeurs et à des groupes de travail de Transports Canada, de l'industrie et des syndicats, qui, précise-t-il, ont élaboré des plans d'action pour mettre en œuvre les recommandations.

### 1.1 POINTS SAILLANTS

Voici les points saillants du projet de loi :

- il précise directement dans la LSF elle-même l'applicabilité de cette loi aux chemins de fer sous réglementation fédérale au lieu de le faire par renvoi à la partie III (Transport ferroviaire) de la *Loi sur les transports au Canada*, comme c'est actuellement le cas;
- il introduit dans la LSF un certain nombre de définitions qui sont essentielles à la compréhension de l'application de certaines nouvelles modifications, y compris celles qui concernent les règles relatives aux chemins de fer, le niveau de sécurité ferroviaire et la science de la fatigue humaine;
- il clarifie l'autorité et les responsabilités du ministre des Transports relativement aux questions ferroviaires, y compris à la sécurité et à la sûreté;
- il étend la portée des dispositions relatives aux règles de la LSF de façon à ce qu'elles s'appliquent non seulement aux compagnies qui exploitent des chemins de fer de compétence fédérale, comme c'est le cas actuellement, mais également aux compagnies de chemin de fer locales qui exploitent du matériel ferroviaire sur ces chemins de fer;
- il améliore la capacité de surveillance du ministère des Transports, en exigeant que les personnes qui exploitent ou entretiennent un chemin de fer sous réglementation fédérale ou qui exploitent du matériel ferroviaire sur un tel chemin de fer obtiennent un certificat d'exploitation de chemin de fer (CECF);
- il permet la production de rapports confidentiels par les employés d'une compagnie de chemin de fer à l'intention du ministère des Transports sans mesures de représailles contre les employés;
- il attribue des pouvoirs réglementaires concernant la création par les compagnies de chemin de fer de systèmes de gestion de la sécurité qui prévoient, notamment, la désignation d'un cadre supérieur légalement responsable de la sécurité et la protection, contre les représailles, des employés des compagnies de chemin de fer qui expriment des préoccupations en matière de sécurité;
- il renforce d'une façon générale les pouvoirs habilitants dans l'ensemble de la LSF;

- il renforce les pouvoirs d'exécution du Ministère en introduisant des sanctions administratives pécuniaires et en aggravant les sanctions judiciaires.

## 2 DESCRIPTION ET ANALYSE

Un certain nombre des modifications à la LSF apportées par le projet de loi S-4 modifient uniquement la version anglaise ou la version française de la LSF, sans doute dans le but d'harmoniser les deux versions. Il ne sera pas fait mention de ces modifications dans la description et l'analyse suivantes.

### 2.1 APPLICATION DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE*, OBJECTIFS, DÉFINITIONS ET ACCORDS

#### 2.1.1 APPLICATION DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE* (ART. 2)

À l'heure actuelle, le paragraphe 2(2) de la LSF prévoit que la LSF s'applique au transport ferroviaire visé par la partie III de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). L'article 88 de cette dernière loi dispose que la partie III s'applique aux personnes, aux compagnies de chemin de fer et aux chemins de fer qui relèvent de l'autorité législative du Parlement.

L'article 2 du projet de loi remplace l'actuel paragraphe 2(2) de la LSF par les nouveaux paragraphes 2(2) et 2(3). Au lieu de préciser le champ d'application de la LSF par renvoi à la LTC, le nouveau paragraphe 2(2) l'énonce directement dans la LSF. Il déclare expressément que la LSF s'applique aux chemins de fer relevant de l'autorité législative du Parlement.

Le nouveau paragraphe 2(3) soustrait à l'application de la LSF : a) le réseau ferroviaire visé à l'article 16 de la *Loi sur les commissions portuaires* (les chemins de fer situés dans le périmètre portuaire, sur des terrains qui appartiennent à une autorité portuaire ou sont placés sous l'autorité d'une telle commission); b) les chemins de fer visés à l'article 29 de la *Loi maritime du Canada* (LMC) (les chemins de fer situés sur des terrains qu'une autorité portuaire gère, détient ou occupe), sauf dans la mesure prévue dans un règlement pris en vertu du paragraphe 29(2) de la LMC (lequel autorise le gouverneur en conseil à rendre applicable à un tel chemin de fer toute disposition de la LSF et de ses règlements d'application).

#### 2.1.2 OBJECTIFS (ART. 3)

Les objectifs de la LSF sont exposés à l'article 3 de celle-ci. L'article 3 du projet de loi modifie l'article 3 de la LSF pour ajouter le mot « sûreté » chaque fois que les objectifs font référence à la sécurité. De plus, un des objectifs actuels est de « reconnaître la responsabilité des *compagnies de chemin de fer* en ce qui a trait à la sécurité de leurs activités » [SOULIGNÉ PAR LES AUTEURS]. Cet objectif devient « reconnaître la responsabilité qui incombe aux *compagnies* d'établir, par leurs systèmes de gestion de la sécurité et autres moyens à leur disposition, qu'elles gèrent continuellement les risques en matière de sécurité » [SOULIGNÉ PAR LES AUTEURS]. La raison pour laquelle on emploie le terme plus général « compagnies »

figurant dans cette disposition, plutôt que « compagnie de chemin de fer », apparaît au paragraphe 4(2) du projet de loi; celui-ci ajoute en effet, pour l'application de la LSF, une nouvelle définition du mot « compagnie », avec celle d'un certain nombre d'autres termes.

L'article 3 du projet de loi ajoute également un nouvel article 3.1, qui précise les responsabilités du ministre des Transports en matière de sécurité ferroviaire. D'après ce nouvel article, le Ministre est chargé du développement et de la réglementation pour toute question à laquelle la LSF s'applique, notamment les questions de sécurité et de sûreté ferroviaires, et du contrôle de tous les secteurs liés à ce domaine. À ce titre, il peut en outre :

- promouvoir la sécurité et la sûreté ferroviaires par tout moyen indiqué;
- fournir des installations et des services pour la cueillette, la publication et la diffusion de renseignements;
- entreprendre des travaux, recherches techniques, études ou enquêtes ou y collaborer;
- procéder à des inspections et à des études et fournir des rapports sur les activités liées à toute question ferroviaire;
- entreprendre, à son initiative ou sur les instructions du gouverneur en conseil, toute autre activité.

### 2.1.3 DÉFINITIONS (ART. 4)

Le paragraphe 4(2) du projet de loi introduit de nouvelles définitions dans l'article 4 de la LSF pour les termes « chemin de fer », « compagnie », « compagnie de chemin de fer » et « compagnie de chemin de fer locale ». Comme nous le verrons, ces définitions sont importantes pour la compréhension de plusieurs modifications apportées à la LSF.

À l'heure actuelle, la LSF est reliée à deux articles de la LTC. Le paragraphe 2(2) de la LSF dispose que cette dernière « s'applique au transport ferroviaire visé par la partie III de la *Loi sur les transports au Canada* ». Le paragraphe 4(2) de la LSF dit : « Sauf disposition contraire, les termes de la présente loi s'entendent au sens de la partie III de la *Loi sur les transports au Canada*. »

Certes, on trouve l'expression « compagnie de chemin de fer » dans la LSF, mais celle-ci n'en fournit aucune définition. Par conséquent, il faut se reporter à la définition de cette expression énoncée à la partie III (Transport ferroviaire) de la LTC. Cette dernière loi définit de façon générale « compagnie de chemin de fer » à l'article 87, comme étant, aux fins de la partie III, la personne titulaire du certificat d'aptitude délivré aux termes de l'article 92 de cette même loi. L'Office des transports du Canada, un organisme indépendant du ministère des Transports, délivre un certificat d'aptitude s'il est convaincu que la compagnie qui propose de construire ou d'exploiter un chemin de fer sous réglementation fédérale dispose d'une assurance responsabilité adéquate. Cette disposition a pour effet de limiter, à l'heure actuelle,



l'application de la LSF aux compagnies de chemin de fer titulaires d'un certificat d'aptitude délivré par l'Office des transports du Canada.

Les paragraphes 4(2) et 4(3) du projet de loi simplifient le tout en abrogeant le paragraphe 4(2) de la LSF et en reprenant la définition de « chemin de fer » qui figure à l'article 87 de la LTC pour l'ajouter à l'article 4 de la LSF, comme suit :

« chemin de fer » Chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement.  
Sont également visés :

- a) les embranchements et prolongements, les voies de garage et d'évitement, les ponts et tunnels, les gares et stations, les dépôts et quais, le matériel roulant, l'équipement et les fournitures, ainsi que tous les autres biens qui dépendent du chemin de fer;
- b) les systèmes de communication ou de signalisation et les installations et équipements connexes qui servent à l'exploitation du chemin de fer.

Le paragraphe 4(2) du projet de loi ajoute aussi, à l'article 4 de la LSF, une définition de « compagnie de chemin de fer », à savoir une personne qui, selon le cas, construit, exploite ou entretient un chemin de fer sous réglementation fédérale (ainsi, l'application de la LSF aux compagnies de chemin de fer n'est plus subordonnée au fait que la compagnie soit titulaire d'un certificat d'aptitude).

Le projet de loi définit également « compagnie » comme étant une « compagnie de chemin de fer » ou une « compagnie de chemin de fer locale »; cette dernière est une personne, autre qu'une compagnie de chemin de fer ou les mandataires de celle-ci, qui exploite du matériel ferroviaire sur un chemin de fer sous réglementation fédérale.

Pendant son étude du projet de loi C-33 à la 40<sup>e</sup> législature, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a proposé que l'article 4 soit amendé afin d'y ajouter deux nouvelles définitions. Le paragraphe 4(2) du projet de loi S-4 tient compte de l'amendement proposé puisqu'il ajoute à l'article 4 de la LSF les définitions de « niveau de sécurité le plus élevé » (le niveau de risque le plus bas qui soit acceptable selon une analyse de risque) et de « science de la fatigue » (une méthode scientifique systématique fondée sur des données servant à mesurer et à gérer la fatigue humaine).

Le paragraphe 4(3) du projet de loi abroge le paragraphe 4(2) de la LSF, mentionné ci-dessus, qui dispose que si la LSF ne définit pas un terme, il convient alors d'utiliser les définitions se trouvant dans la partie III (Transport ferroviaire) de la LTC. Un renvoi n'est plus utile puisque les nouvelles définitions sont intégrées à la LSF.

Le paragraphe 4(5) de la LSF porte sur la notification et la communication de documents aux termes de la LSF. Actuellement, la notification ou la communication de documents se fait, dans le cas d'une personne physique, par remise au destinataire ou par courrier recommandé à sa dernière adresse connue. Le paragraphe 4(4) du projet de loi ajoute la communication par télécopieur ou par tout autre moyen, notamment électronique, approuvé par écrit par le Ministre, parmi les modes de notification acceptés. Dans le cas d'une personne morale, la notification ou la communication d'un document doit se faire soit par télécopieur ou par tout autre

moyen électronique approuvé soit par courrier recommandé à son siège ou à tout autre bureau spécifié par le Ministre.

#### 2.1.4 CONFLITS (ART. 5)

L'article 5 du projet de loi ajoute un nouvel article 4.1 à la LSF pour énoncer que celle-ci et ses textes d'application – règlements, règles, certificats, arrêtés, exemptions et injonctions ministérielles – l'emportent sur les dispositions incompatibles d'un accord ou d'un arrêté permettant à une compagnie d'exploiter du matériel ferroviaire sur le chemin de fer d'une compagnie de chemin de fer.

#### 2.1.5 ACCORDS (ART. 6, 39, 40, 41 ET 42)

L'article 6 actuel de la LSF autorise le Ministre à conclure avec l'Office des transports du Canada des accords prévoyant, entre autres, la coordination de l'action du ministère des Transports et de l'Office en matière de construction, de modification, d'exploitation et d'entretien d'installations et de matériel ferroviaires. Le Ministre peut en outre, après consultation auprès de l'Office, prendre les mesures nécessaires pour porter l'accord à la connaissance des compagnies de chemin de fer ou de toute autre personne concernée. L'article 6 du projet de loi ajoute un autre domaine susceptible de faire l'objet d'un tel accord, soit la coordination de l'action du ministère des Transports et de l'Office relativement à la question de savoir si une personne construit, exploite ou entretient un chemin de fer.

À l'heure actuelle, certaines provinces ont conclu des accords ou des protocoles d'entente avec Transports Canada, en particulier dans le but d'obtenir les services d'inspecteurs de la sécurité ferroviaire désignés aux termes de la LSF, notamment dans le cadre de leur stratégie de sécurité. Le fondement juridique sur lequel reposent ces accords ne se trouve pas dans la LSF, mais bien à l'article 157.1 de la partie III de la LTC, car ces accords sont régis par la rubrique « Accords avec les ministres des transports provinciaux ». Or le projet de loi a pour effet de transférer l'aspect sécurité ferroviaire de ces accords dans la LSF.

L'article 6 du projet de loi ajoute à la LSF le nouveau paragraphe 6.1(1) qui autorise le ministre des Transports à conclure avec un ministre des Transports provincial un accord relatif à l'application, à des exploitants de chemin de fer de compétence provinciale, de tout texte législatif ayant trait à la sécurité et à la sûreté ferroviaires, aux aspects de sécurité des franchissements ferroviaires et, dans la mesure où la LSF le prévoit, à la protection de l'environnement.

Le nouveau paragraphe 6.1(2) accorde quant à lui au ministre des Transports le pouvoir de désigner, comme il aurait pu le faire antérieurement aux termes de l'article 157.1 de la LTC, soit un organisme établi par une loi fédérale soit une personne ou catégorie de personnes œuvrant au sein de l'administration publique fédérale pour appliquer la loi conformément à cet accord. De la même façon que le permettait le paragraphe 157.1(3) de la LTC, le nouveau paragraphe 6.1(3) accorde à l'organisme, à la personne ou à la catégorie de personnes désignés le pouvoir d'exercer les fonctions et les attributions nécessaires à l'exécution de la loi.

De plus, l'article 6 du projet de loi ajoute à la LSF l'article 6.2 qui permet au Ministre de conclure un accord avec une autorité provinciale autorisant celle-ci à réglementer les questions visées au nouveau paragraphe 6.1(1) concernant les chemins de fer sous réglementation fédérale; le cas échéant, l'autorité exerce ce pouvoir de la même manière et dans la même mesure que celui qu'elle peut exercer à l'égard d'un chemin de fer relevant de sa compétence (c.-à-d. un chemin de fer sous réglementation provinciale). Le fondement juridique sur lequel repose ce genre d'entente à l'égard des questions de sécurité ferroviaire se trouve actuellement à l'article 158 de la LTC.

Par conséquent, les articles 39 et 40 du projet de loi introduisent des modifications corrélatives aux articles 157.1 et 158 de la LTC pour supprimer la sécurité ferroviaire des domaines sur lesquels les accords conclus aux termes de ces dispositions peuvent porter.

En outre, l'article 41 du projet de loi est une disposition transitoire qui énonce que les accords conclus ou les désignations faites en vertu de l'article 157.1 de la LTC relativement aux questions visées au nouvel article 6.1 de la LSF sont prorogés jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par un accord conclu ou fait aux termes du nouvel article 6.1.

L'article 42 est aussi une disposition transitoire (absente du projet de loi C-33) qui dispose que les accords conclus précédemment en vertu de l'article 158 de la LTC relativement aux questions visées à l'article 6.2 de la LSF sont prorogés jusqu'à ce qu'ils soient remplacés par un accord conclu en vertu du nouvel article 6.2.

## 2.2 MODIFICATIONS TOUCHANT LA PARTIE I DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE* – CONSTRUCTION ET MODIFICATIONS D'INSTALLATIONS FERROVIAIRES

### 2.2.1 NORMES ET PRINCIPES D'INGÉNIERIE (ART. 7 ET 8)

Le paragraphe 7(2) de la LSF attribue au Ministre le pouvoir d'enjoindre, par arrêté, à une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale soit d'établir des normes techniques concernant l'un des domaines prévus, soit de les modifier, et d'en déposer, pour approbation, le texte auprès du Ministre. Le paragraphe 7(2.1) de la LSF oblige également la compagnie de chemin de fer qui se propose d'établir ou de modifier de sa propre initiative des normes techniques dans un des domaines prévus d'en déposer, pour approbation, le texte auprès du Ministre.

Le paragraphe 7(3) de la LSF énonce que les paragraphes 19(4) à 19(11) (touchant le dépôt de règles par une compagnie de chemin de fer conformément à l'ordre du Ministre) s'appliquent également – à l'exception de toute mention d'organisation intéressée – aux normes visées aux paragraphes 7(2) et 7(2.1), avec les adaptations nécessaires.

Le paragraphe 7(2) du projet de loi modifie le paragraphe 7(3) de la LSF pour disposer que le nouvel article 19 (au sujet des règles) et les règlements pris aux termes du nouvel article 20.2 (à propos du processus de formulation et de révision

des règles applicables aux « compagnies » au sens où l'entend actuellement la LSF) s'appliquent à l'égard des normes techniques mentionnées aux paragraphes 7(2) et 7(2.1), à l'exception de toute obligation de consulter et avec les adaptations nécessaires.

L'article 11 actuel de la LSF dispose que les divers aspects des travaux relatifs à la conception, à la construction, à l'évaluation ou à la modification d'installations ferroviaires doivent être effectués conformément à des principes d'ingénierie bien établis. L'article 8 du projet de loi ajoute l'entretien de ces installations à la liste des travaux. Pendant son examen du projet de loi C-33 au cours de la 40<sup>e</sup> législature, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a amendé l'article 8 du projet de loi afin de préciser au paragraphe 11(1) de la LSF que la liste des travaux ferroviaires qui doivent se conformer aux principes d'ingénierie n'est pas exhaustive. En outre, le Comité permanent ajoutait le nouveau paragraphe 11(2), qui dispose que les travaux d'ingénierie relatifs aux installations ferroviaires doivent être approuvés par un ingénieur professionnel.

## 2.3 MODIFICATIONS TOUCHANT LA PARTIE II DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE* – EXPLOITATION ET ENTRETIEN DES INSTALLATIONS ET DU MATÉRIEL FERROVIAIRES

### 2.3.1 INTERDICTIONS – CERTIFICAT D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER (ART. 10, 11, 43 ET 44)

L'article 10 du projet de loi ajoute le nouvel article 17.1 à la LSF. Le paragraphe 17.1(1) interdit à quiconque d'exploiter ou d'entretenir un chemin de fer sous réglementation fédérale, ou d'exploiter du matériel ferroviaire sur un tel chemin de fer, sans être titulaire d'un certificat d'exploitation de chemin de fer (CECF). Cette disposition introduit une nouvelle obligation dans la LSF. D'après le nouveau paragraphe 17.1(2), l'interdiction ci-dessus ne s'applique pas à la personne exemptée au titre du nouvel alinéa 17.9(1)c) de la LSF, lequel permet de soustraire, par règlement, certaines catégories de personnes à l'application du paragraphe 17.1(1).

L'article 11 du projet de loi comprend deux versions de l'article 17.2, qui seront promulguées l'une après l'autre. Le paragraphe 11(1) ajoute les articles 17.2 et 17.3 à la LSF. Le nouvel article 17.2 interdit à une compagnie de chemin de fer d'exploiter ou d'entretenir un chemin de fer sous réglementation fédérale, notamment les installations et le matériel ferroviaires, et à une compagnie de chemin de fer locale d'exploiter du matériel ferroviaire sur un tel chemin de fer, en contravention avec les règlements et avec les règles établies sous le régime des articles 19 ou 20 de la LSF, sauf si la compagnie bénéficie de l'exemption prévue aux articles 22 ou 22.1 de cette même loi.

Le nouvel article 17.3 interdit d'une façon générale au responsable de l'entretien d'un ouvrage de franchissement d'entretenir celui-ci en contravention avec les règlements pris sous le régime de l'article 18 de la LSF. Cette disposition prévoit une exception pour la personne qui bénéficie de l'exemption prévue aux articles 22 ou 22.1 (à l'égard de l'entretien de ce franchissement).

Le paragraphe 11(2) du projet de loi remplace le projet d'article 17.2 par une autre disposition interdisant à toute compagnie de chemin de fer d'exploiter ou d'entretenir un chemin de fer sous réglementation fédérale, notamment les installations et le matériel ferroviaires, et à toute compagnie de chemin de fer locale d'exploiter du matériel ferroviaire sur un tel chemin de fer, en contravention avec un CECF *et*, sauf si la compagnie bénéficie de l'exemption prévue aux articles 22 ou 22.1, en contravention avec les règlements et les règles établies sous le régime des articles 19 ou 20 qui lui sont applicables. Autrement dit, la principale différence entre le libellé de l'article 17.2 proposé au paragraphe 11(1) et celui proposé au paragraphe 11(2) est que, dans ce dernier cas, le CECF est également exigé.

Les articles 43 et 44 du projet de loi contiennent des dispositions transitoires relatives aux nouveaux articles 17.1 et 17.2. D'après l'article 43, le nouvel article 17.1 (exigeant un CECF) ne s'applique pas aux compagnies qui, au moment de l'entrée en vigueur de l'article 10 du projet de loi (édicte le nouvel article 17.1), exploitaient un chemin de fer sous réglementation fédérale ou exploitaient du matériel ferroviaire sur un tel chemin de fer, et ce, pour une période de deux ans après l'entrée en vigueur de ce même article 10.

De la même façon, l'article 44 du projet de loi contient une disposition transitoire touchant la disposition de remplacement visant le nouvel article 17.2. Les exigences de conformité avec un CECF imposées à la disposition de remplacement (par. 11(2) du projet de loi) ne s'appliquent pas aux compagnies qui, au moment de l'entrée en vigueur de l'article 17.2, n'ont pas un tel certificat et exploitaient ou entretenaient un chemin de fer ou exploitaient du matériel ferroviaire sous réglementation fédérale, pour une période se terminant deux ans après l'entrée en vigueur de l'article 17.2.

Autrement dit, le nouvel article 17.2 et la disposition transitoire exigent des compagnies de chemin de fer qu'elles exploitent leurs entreprises conformément aux règles et aux règlements (exigence qui s'applique dès que le paragraphe 11(1) est proclamé en vigueur). Puisqu'il faudra un certain temps au Ministère pour rédiger les règlements nécessaires à la mise en œuvre d'un système de CECF, il est possible que le paragraphe 11(2) ne soit pas proclamé en vigueur en même temps que les autres dispositions du projet de loi. Cependant, une fois le paragraphe 11(2) proclamé en vigueur, le deuxième article 17.2 remplacera le premier et les compagnies de chemin de fer seront également assujetties à l'exigence de conformité au CECF. Par ailleurs, même après l'entrée en vigueur du paragraphe 11(2), un délai de deux ans est accordé afin de permettre aux compagnies de chemin de fer en exploitation d'obtenir un CECF.

### 2.3.2 CERTIFICAT D'EXPLOITATION DE CHEMIN DE FER (ART. 12)

L'article 12 du projet de loi ajoute à la LSF les nouveaux articles 17.4 à 17.9, lesquels ont trait aux CECF.

#### 2.3.2.1 DÉLIVRANCE

Aux termes du nouveau paragraphe 17.4(1), le Ministre est tenu de délivrer un CECF autorisant son titulaire à exploiter et à entretenir un chemin de fer (sous réglementation

fédérale) ou à exploiter du matériel ferroviaire sur un tel chemin de fer, s'il est convaincu que les conditions réglementaires pour son obtention sont remplies. Le Ministre peut assujettir le certificat aux modalités qu'il juge indiquées (nouveau par. 17.4(2)). Il peut aussi, sur demande d'une compagnie, modifier les modalités de son CECF (« compagnie » désignant ici soit une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale soit une « compagnie de chemin de fer locale », c.-à-d. une personne autre qu'une « compagnie de chemin de fer » ou un mandataire de celle-ci qui exploite du matériel ferroviaire sur un chemin de fer sous réglementation fédérale) (nouveau par. 17.4(3)). La décision du Ministre de délivrer ou de modifier un CECF est rendue dès que possible dans les 120 jours de la réception de la demande, sauf entente à l'effet contraire (nouveau par. 17.4(4)).

### 2.3.2.2 SUSPENSION OU ANNULATION DU CERTIFICAT

Le Ministre peut suspendre ou annuler un CECF si, selon le cas : a) la compagnie ne remplit plus l'une ou l'autre des conditions réglementaires d'obtention du certificat; b) la compagnie a contrevenu soit à une des dispositions de la LSF ou des règlements soit à une règle, à un arrêté, à une norme ou à une injonction ministérielle établi sous son régime; c) la compagnie le demande (nouveau par. 17.4(5)).

### 2.3.2.3 REQUÊTE EN RÉVISION

Aux termes du paragraphe 17.5(1) proposé, le Ministre est tenu d'aviser la personne ou la compagnie de toute décision rendue en vertu des paragraphes 17.4(1), (3) ou (5) de la LSF. Selon le nouveau paragraphe 17.5(2), sont indiqués dans l'avis les motifs de la décision du Ministre ainsi que le lieu et la date limite du dépôt d'une éventuelle requête en révision. (La date limite est 30 jours après l'expédition de l'avis.) Le paragraphe 17.5(3) proposé énonce que la date de prise d'effet de la décision est la date de réception de l'avis par l'intéressé, à moins que l'avis n'indique une date ultérieure.

La personne ou la compagnie en question peut faire réviser la décision en déposant une requête auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (nouveau par. 17.6(1)). Cette requête doit être présentée avant la date mentionnée dans l'avis donné aux termes du nouvel article 17.5 ou dans le délai supérieur éventuellement accordé à sa demande par le Tribunal. Le dépôt d'une requête en révision n'a pas pour effet de suspendre la décision rendue en vertu du paragraphe 17.4(5) de la LSF (nouveau par. 17.6(2)).

Sauf s'il est convaincu que cela constituerait un danger pour la sécurité ferroviaire, le conseiller commis à l'affaire qui est saisi d'une demande écrite de la personne ou la compagnie peut, après avoir donné au Ministre le préavis qu'il estime indiqué et avoir entendu les observations des parties, prononcer la suspension de la décision rendue en vertu du paragraphe 17.4(5) de la LSF jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la requête en révision (nouveau par. 17.6(3)).

#### 2.3.2.4 DÉROULEMENT

Le Tribunal, sur réception de la requête, fixe les date, heure et lieu de l'audience et en avise par écrit le Ministre et la personne qui a déposé la requête (nouveau par. 17.7(1)). À l'audience, le conseiller commis à l'affaire accorde au Ministre et à la personne qui a déposé la requête la possibilité de présenter leurs éléments de preuve et leurs observations, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle (nouveau par. 17.7(2)). Le conseiller peut confirmer la décision ou renvoyer l'affaire au Ministre pour réexamen (nouveau par. 17.7(3)). En cas de renvoi de l'affaire au Ministre, la décision d'annuler ou de suspendre le CECF continue d'avoir effet. Toutefois, le conseiller peut, après avoir entendu les observations des parties, prononcer la suspension de la décision jusqu'à ce que le Ministre ait réexaminé celle-ci, s'il est convaincu que cela ne constitue pas un danger pour la sécurité ferroviaire (nouveau par. 17.7(4)).

#### 2.3.2.5 DROIT D'APPEL

La personne ou la compagnie concernée peut faire appel au Tribunal de la décision rendue en vertu du paragraphe 17.7(3). Dans tous les cas, le délai d'appel est de 30 jours suivant la décision (nouveau par. 17.8(1)). Le dépôt d'une demande d'appel à l'égard de la décision du Ministre de suspendre ou d'annuler le CECF d'une compagnie n'a pas d'effet suspensif (nouveau par. 17.8(2)). Sauf s'il est convaincu que cela constituerait un danger pour la sécurité ferroviaire, le conseiller commis à l'affaire qui est saisi de la demande écrite de la personne ou de la compagnie concernée peut, après avoir donné au Ministre le préavis qu'il estime indiqué et avoir entendu les observations des parties, prononcer la suspension de la décision jusqu'à ce qu'il ait été statué sur la demande d'appel (nouveau par. 17.8(3)).

La personne ou la compagnie qui ne se présente pas à l'audience perd le droit de porter la décision en appel, à moins qu'elle ne fasse valoir des motifs valables justifiant son absence (nouveau par. 17.8(4)). Le comité du Tribunal peut rejeter l'appel ou renvoyer l'affaire au Ministre pour réexamen (nouveau par. 17.8(5)). En cas de renvoi de l'affaire au Ministre, la décision d'annuler ou de suspendre un CECF continue d'avoir effet. Toutefois, le comité peut, après avoir entendu les observations des parties, prononcer la suspension de la décision jusqu'à ce que le Ministre ait révisé celle-ci, s'il est convaincu que cela ne constitue pas un danger pour la sécurité ferroviaire (nouveau par. 17.8(6)).

#### 2.3.2.6 RÈGLEMENTS

Le nouveau paragraphe 17.9(1) autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements : a) concernant les conditions à remplir pour la délivrance d'un CECF; b) concernant la forme et le contenu d'une demande de CECF et le processus d'obtention des modifications d'un tel certificat; c) soustrayant des catégories de personnes à l'obligation qu'impose le nouvel article 17.1 d'obtenir un CECF pour exploiter et entretenir un chemin de fer sous réglementation fédérale ou exploiter du matériel ferroviaire sur un tel chemin de fer. Un règlement pris en vertu de la disposition ci-dessus peut être de portée générale ou s'appliquer aux groupes ou aux catégories de personnes ou de compagnies visés (nouveau par. 17.9(2)).

### 2.3.3 RÈGLEMENT CONCERNANT L'EXPLOITATION ET L'ENTRETIEN D'INSTALLATIONS FERROVIAIRES, ETC. (ART. 13)

Les paragraphes 18(1) et 18(2.1) de la LSF autorisent le gouverneur en conseil à prendre des règlements visant, entre autres :

- l'exploitation ou l'entretien des « lignes de chemin de fer » telles qu'elles sont définies dans la LSF;
- la conception, la construction, la modification, l'exploitation ou l'entretien de matériel ferroviaire;
- divers domaines relatifs à la formation et aux conditions de travail des employés de chemin de fer, en ce qui a trait à la sécurité ferroviaire;
- la sécurité du transport ferroviaire.

De plus, le paragraphe 18(2) de la LSF autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements à propos des ouvrages de franchissement.

L'article 13 du projet de loi élargit le pouvoir du gouverneur en conseil de prendre des règlements aux termes du paragraphe 18(1), notamment des règlements régissant la prévention et la maîtrise des incendies sur les installations ferroviaires. Il ajoute également un nouveau paragraphe 18(2.2) selon lequel un règlement pris en vertu de l'article 18 de la LSF peut être de portée générale ou s'appliquer aux groupes ou aux catégories de personnes ou de compagnies visés.

### 2.3.4 RÈGLES (ART. 14 ET 45)

La partie II actuelle de la LSF, intitulée « Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires », contient les mécanismes de réglementation suivants : règlements, ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus (art. 18); règles établies à l'initiative des compagnies de chemin de fer (art. 20); règles rédigées par les compagnies de chemin de fer conformément à un arrêté ministériel (par. 19(1)); règles établies par le Ministre (par. 19(7))<sup>5</sup>.

Les étapes de l'élaboration des règles formulées à l'initiative d'une compagnie de chemin de fer sont exposées à l'article 20 de la LSF. D'une façon générale, une compagnie de chemin de fer peut demander au Ministre d'approuver les règles qu'elle se propose d'établir ou de modifier concernant un des domaines visés aux paragraphes 18(1) et 18(2.1) (formation des employés et attribution de licences, périodes de travail et de repos, sûreté du transport ferroviaire, etc.).

De plus, le ministre des Transports peut enjoindre à une compagnie de chemin de fer d'établir des règles concernant l'un de ces domaines ou de les modifier et d'en déposer auprès de lui pour approbation le texte original ou modifié, le tout dans un délai déterminé (par. 19(1)).

Le Ministre peut également établir des règles à l'égard de toute compagnie qui omet de procéder au dépôt prévu au paragraphe 19(1) ou qui a été avisée du refus d'approbation des règles dont elle a déposé le texte (par. 19(7)). Toutes les règles,



à l'exception de celles qui sont établies par le Ministre, doivent être approuvées par celui-ci et être précédées d'une consultation des associations et organisations concernées, y compris les syndicats.

Dans l'établissement de règles – à la demande du gouvernement ou à l'initiative d'une compagnie de chemin de fer – à l'égard d'une compagnie de chemin de fer précise, le Ministre doit veiller, compte tenu des circonstances, à leur uniformité avec les règles à objet comparable applicables aux autres compagnies de chemin de fer (art. 21).

Le gouverneur en conseil et le ministre des Transports peuvent accorder des exemptions aux règles. Aux termes du paragraphe 22(1), le gouverneur en conseil peut, *par décret*, soustraire une compagnie de chemin de fer ou des installations ou du matériel ferroviaires à l'application d'un règlement pris aux termes des paragraphes 18(1) ou 18(2.1) ou des règles en vigueur sous le régime des articles 19 ou 20 de la LSF. La procédure à suivre pour demander cette exemption n'est pas précisée et il n'y a aucun critère qui lie le gouverneur en conseil à ce sujet, ce qui contraste avec le pouvoir ministériel d'accorder une telle exemption seulement dans le cas où le Ministre « estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire et que la sécurité ferroviaire ne risque pas d'être compromise » (par. 22(7)). Aux termes du paragraphe 22(2), le Ministre peut, aux conditions fixées dans *l'avis* à cet effet, accorder une exemption. Aux termes des paragraphes 22(4) et 22(5), la compagnie de chemin de fer peut demander au Ministre de lui accorder une exemption, mais uniquement après avoir d'abord consulté les associations et organisations concernées.

De plus, il existe un droit d'obtenir une exemption temporaire automatique pour faire des essais en matière de transport ferroviaire à moins qu'il y ait des oppositions, auquel cas le Ministre doit décider si la sécurité ferroviaire risque d'être compromise (art. 22.1). Le projet de loi modifie ces dispositions, comme il est expliqué plus loin.

Les dispositions des règlements pris par le gouverneur en conseil sous le régime des paragraphes 18(1) ou 18(2.1) annulent les dispositions incompatibles des règles approuvées par le Ministre aux termes des articles 19 ou 20 relativement à une compagnie particulière de chemin de fer (par. 18(3)).

Les dispositions actuelles au sujet des règles s'appliquent aux « compagnies de chemin de fer ». Comme nous l'avons indiqué précédemment, cette expression n'est pas définie à l'heure actuelle dans la LSF; par conséquent, en vertu du paragraphe 4(4) de la LSF, il faut se reporter à la partie III (transport ferroviaire) de la LTC, où l'expression est généralement définie comme désignant une compagnie titulaire d'un certificat d'aptitude délivré par l'Office des transports du Canada. L'Office délivre un tel certificat s'il est convaincu que la société qui se propose de construire ou d'exploiter un chemin de fer sous réglementation fédérale est couverte par une assurance responsabilité adéquate. En outre, comme nous l'avons déjà mentionné, le projet de loi S-4 propose d'inclure dans cette même loi une définition de « compagnie de chemin de fer » aux fins de la LSF. Suivant cette définition, « compagnie de chemin de fer » désigne la personne qui construit, exploite ou entretient un « chemin de fer », c'est-à-dire un chemin de fer relevant de l'autorité législative du Parlement. De plus, il a déjà été fait référence aux définitions introduites dans la LSF pour une

« compagnie », terme qui désigne une « compagnie de chemin de fer » ou une « compagnie de chemin de fer locale ».

Le comité consultatif chargé de l'examen de la LSF a fait remarquer qu'à l'heure actuelle, de nombreux chemins de fer sous réglementation provinciale empruntent des lignes de chemin de fer sous réglementation fédérale appartenant au CN ou au CFCP. En vertu d'une entente contractuelle conclue avec les propriétaires de la voie, le chemin de fer de compétence provinciale est contraint de se conformer aux règles d'exploitation fédérales lorsqu'il utilise une voie sous réglementation fédérale. Toutefois, si les règles ont été enfreintes, Transports Canada n'engage pas directement d'action coercitive contre la compagnie de chemin de fer de compétence provinciale, puisque le Ministère n'a pas le pouvoir de le faire à l'heure actuelle. Il en est ainsi parce que les dispositions de la LSF régissant les règles d'exploitation ne s'appliquent qu'aux « compagnies de chemin de fer » et que la définition de ce terme est limitée aux chemins de fer de compétence fédérale. En revanche, le Ministère engage des actions coercitives contre les propriétaires de la voie (à savoir le CN ou le CFCP), qu'il tient responsables des agissements de la compagnie de chemin de fer qui emprunte leur voie. Le comité consultatif fait remarquer : « Cette curieuse pratique coercitive ne fait rien pour optimiser la responsabilisation et la transparence et risque de devenir encore plus problématique si d'autres pouvoirs coercitifs, comme des sanctions administratives pécuniaires, sont ajoutés à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*<sup>6</sup>. »

C'est la raison pour laquelle le paragraphe 14(1) du projet de loi remplace par les nouveaux articles 19 à 22.1 les actuels articles 19 à 22.1 de la LSF. De façon générale, ces nouveaux articles reflètent les dispositions actuelles régissant les règles d'exploitation, mais elles s'appliquent maintenant aux « compagnies » (définition qui comprend les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent du matériel ferroviaire sur un chemin de fer sous réglementation fédérale) par opposition aux seules « compagnies de chemin de fer » (qui se limitent à celles relevant de la compétence fédérale). En outre, le projet de loi ajoute un certain nombre de nouvelles dispositions.

Dans le cas de compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale, les nouvelles dispositions régissant les règles d'exploitation conservent l'actuelle obligation de consulter les associations et organisations concernées (y compris les syndicats) susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre des règles. Cependant, dans le cas de règles établies ou modifiées pour une compagnie de chemin de fer locale qui exploite du matériel ferroviaire sur une voie sous réglementation fédérale, les nouvelles dispositions exigent que soit également consultée la compagnie de chemin de fer dont la compagnie de chemin de fer locale emprunte les voies.

Les articles 20.1 et 20.2 de la LSF que contient le paragraphe 14(1) du projet de loi sont nouveaux. L'article 20.1 autorise un tiers à agir au nom d'une « compagnie » pour toute question relative à la formulation ou à la révision des règles ou des normes prévues aux nouveaux articles 7, 19 et 20.

Le paragraphe 20.2(1) de la LSF autorise quant à lui le gouverneur en conseil à prendre des règlements régissant le processus de formulation et de révision des règles applicables aux « compagnies » (telles qu'elles sont désormais définies dans la LSF) ainsi que le processus de modification des conditions. D'après le paragraphe 20.2(2), ces règlements peuvent être de portée générale ou s'appliquer aux groupes ou aux catégories de compagnies visés.

Le paragraphe 14(1) du projet de loi apporte également certains changements à l'article 22.1 de la LSF, qui a trait à une compagnie de chemin de fer qui se propose de faire des essais en matière de transport ferroviaire ou qui a besoin sans tarder d'une exemption de courte durée pour se soustraire à l'application de normes, règlements et règles particuliers adoptés aux termes de la LSF. À l'heure actuelle, l'exemption est valable pour la période que la compagnie en question estime nécessaire. Désormais, cette période aura une durée maximale de six mois.

En outre, aux termes de cette disposition, une compagnie de chemin de fer locale doit déposer un avis auprès du Ministre et de la compagnie de chemin de fer sur la ligne de laquelle elle exploite du matériel ferroviaire et qui est susceptible d'être touchée par l'exemption. Les compagnies de compétence fédérale devaient déjà déposer un avis auprès du Ministre et des organisations intéressées susceptibles d'être touchées par l'exemption. Les parties intéressées peuvent s'opposer à l'exemption en faisant parvenir un avis d'opposition au Ministre et à la compagnie dans les 14 jours suivant la notification de l'avis.

Aux termes du nouveau paragraphe 22.1(4) de la LSF, le Ministre peut :

- dans les 21 jours suivant le dépôt d'un avis d'opposition, maintenir l'opposition, s'il estime que l'exemption compromet la sécurité (nouvel al. 22.1(4)a));
- dans les 21 jours suivant le dépôt de l'avis d'opposition ou dans les 35 jours suivant la réception de l'avis, assortir l'exemption des conditions qu'il estime indiquées, s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire ou que la sécurité risque d'être compromise (nouvel al. 22.1(4)b));
- dans les 35 jours suivant la réception de l'avis, refuser de son propre chef l'exemption, s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire ou que la sécurité risque d'être compromise (nouvel al. 22.1(4)c)).

Le nouveau paragraphe 22.1(5) de la LSF énonce que l'exemption est accordée si :

- la compagnie qui demande l'exemption reçoit des organisations intéressées ou des compagnies de chemin de fer, selon le cas, et du Ministre une réponse indiquant qu'ils ne s'opposent pas à l'exemption;
- aucune opposition ne subsiste au titre du nouvel alinéa 22.1(4)a);
- le Ministre, au lieu de refuser l'exemption ou de maintenir l'opposition, assortit l'exemption de conditions en vertu du nouvel alinéa 22.1(4)b) et la compagnie de chemin de fer s'y conforme;
- le Ministre ne refuse pas l'exemption au titre du nouvel alinéa 22.1(4)c).

D'après le paragraphe 45(2) du projet de loi, les paragraphes 14(2) à 14(5) de celui-ci remplaceront certaines dispositions des nouveaux articles 19 à 22.1 de la LSF, édictés aux termes du paragraphe 14(1) du projet de loi, à la date d'entrée en vigueur du premier règlement pris en vertu du nouvel article 20.2 de la LSF. Le remplacement ultérieur des dispositions concernées vise d'une façon générale à assurer le respect des règlements pertinents applicables aux règles dès qu'elles sont en vigueur, tout en imposant certaines exigences législatives en matière de règles dans l'intervalle. Les dispositions touchées sont énumérées ci-dessous.

Les nouveaux paragraphes 19(2) et 19(3) de la LSF s'appliquent à la compagnie à laquelle le Ministre a enjoint d'établir des règles. Le nouveau paragraphe 19(2) porte sur la consultation des parties intéressées; quant au nouveau paragraphe 19(3), il oblige les compagnies à identifier, par un avis déposé avec les règles, les parties intéressées consultées et à joindre, le cas échéant, une copie d'un avis d'opposition fondé sur des motifs de sécurité. Le paragraphe 14(2) du projet de loi remplace ces dispositions par une autre disposition (le nouveau par. 19(2)), qui oblige la compagnie à respecter les règlements pris aux termes du nouvel article 20.2 de la LSF concernant la formulation et le dépôt de ses règles.

Les nouveaux paragraphes 19(4) à 19(4.2) de la LSF décrivent la marche à suivre lorsque la compagnie dépose des règles demandées par le Ministre. Comme dans le cas des nouveaux paragraphes 19(2) et 19(3), les nouveaux paragraphes 19(4) à 19(4.2) seront remplacés par de nouvelles dispositions qui visent à assurer le respect des règlements pris aux termes du nouvel article 20.2 de la LSF (par. 14(3) du projet de loi).

Le nouvel alinéa 19(8)a) de la LSF interdit au Ministre d'établir des règles à l'égard d'une compagnie, sauf s'il a, notamment, donné à celle-ci, pendant une période de 60 jours, la possibilité de lui faire part de ses observations. Le paragraphe 14(4) du projet de loi modifie la disposition pour également accorder à toute entité que la compagnie est tenue de consulter au sujet des règles formulées à la suite d'une demande du Ministre présentée aux termes du nouvel article 19.1 la possibilité de faire part de ses observations au Ministre.

Les nouveaux paragraphes 20(2) et 20(3) de la LSF décrivent la marche à suivre lorsque la compagnie dépose auprès du Ministre pour approbation les règles qu'elle se propose d'établir ou de réviser de son propre chef. Le paragraphe 14(5) du projet de loi remplace ces dispositions par une nouvelle disposition – le paragraphe 20(2) – qui oblige la compagnie à respecter les règlements pris aux termes du nouvel article 20.2 concernant l'établissement et la révision de ses règles.

### 2.3.5 ABROGATION DE L'ARTICLE 23 (ART. 15)

L'article 15 du projet de loi abroge l'actuel article 23 de la LSF qui a pour objet : a) l'exploitation et l'entretien des installations ferroviaires et du matériel ferroviaire conformément aux règlements pris sous le régime de l'article 18 ou aux règles en vigueur au titre des articles 19 ou 20; b) l'entretien des ouvrages de franchissement conformément aux règlements pris sous le régime de l'article 18. Ces aspects sont abordés ailleurs dans le projet de loi.

## 2.4 MODIFICATIONS TOUCHANT LA PARTIE III DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE* – ACTIVITÉS AUTRES QUE FERROVIAIRES POUVANT COMPROMETTRE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

### 2.4.1 RÈGLEMENTS (ART. 16)

Le paragraphe 24(1) actuel de la LSF autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements dans les domaines précisés dans cette disposition y compris à l'alinéa f), qui vise à interdire ou à limiter l'accès à l'emplacement de la voie de personnes (à l'exception des préposés et mandataires de la compagnie de chemin de fer concernée), de véhicules et d'animaux, afin d'éviter que soit compromise la sécurité ferroviaire. L'article 16 du projet de loi modifie cette disposition afin de soustraire à son application, outre les préposés de la compagnie de chemin de fer concernés, les préposés de la compagnie de chemin de fer locale autorisée à exploiter du matériel ferroviaire sur la voie ferroviaire en question.

## 2.5 MODIFICATIONS TOUCHANT LA PARTIE IV DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE* – APPLICATION ET CONTRÔLE

### 2.5.1 INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE ET AGENTS DE CONTRÔLE (ART. 19 ET 20)

Le paragraphe 27(1) de la LSF donne au Ministre le pouvoir de désigner les personnes qu'il estime qualifiées pour remplir les fonctions d'inspecteur de la sécurité ferroviaire ou celles d'agent de contrôle dans le cadre de la LSF. À l'heure actuelle, dans le cas d'un inspecteur de la sécurité ferroviaire, le Ministre est tenu de *désigner* le champ de compétence de cet inspecteur. L'article 19 du projet de loi modifie la disposition pour énoncer que le Ministre doit *préciser* le champ de compétence de ces personnes *ainsi que les modalités selon lesquelles* elles exercent leurs fonctions.

L'article 19 ajoute également un nouveau paragraphe 27(1.1) qui énonce que, dans l'exercice de leurs fonctions en vertu de la LSF, les personnes désignées en qualité d'inspecteur de sécurité ferroviaire ou d'agent de contrôle aux termes du paragraphe 27(1) agissent pour le Ministre et en son nom.

Le paragraphe 28(1), qui touche les fonctions des inspecteurs de la sécurité ferroviaire, fait référence, à l'alinéa a), au fait que l'inspecteur a le pouvoir de procéder à la visite de tous lieux (autre qu'une maison d'habitation) où se déroulent des activités se rapportant « à l'exploitation des chemins de fer – y compris un train ». L'article 20 du projet de loi modifie cette disposition pour parler d'un lieu (autre qu'une maison d'habitation) où se déroulent des activités se rapportant « à l'opération *ou à l'entretien* des chemins de fer ou à l'exploitation du matériel ferroviaire » [SOULIGNÉ PAR LES AUTEURS].

### 2.5.2 ORDRES DES INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE CONCERNANT L'USAGE D'INSTALLATIONS OU DE MATÉRIEL FERROVIAIRES (ART. 21)

Le paragraphe 21(3) du projet de loi modifie les paragraphes 31(1) et 31(3) de la LSF (qui portent sur l'envoi d'un avis par l'inspecteur pour interdire ou limiter

l'exploitation d'installations ou de matériel ferroviaires non sécuritaires) afin de préciser que l'avis est envoyé à une « compagnie » et non pas à une « compagnie de chemin de fer », comme c'est le cas actuellement. Autrement dit, la disposition couvre désormais les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent du matériel ferroviaire sur un chemin de fer de compétence fédérale.

De la même façon, le paragraphe 21(4) modifie la version anglaise des paragraphes 31(6) et 31(7) de la LSF (ordres à propos de l'usage d'installations ou de matériel ferroviaires) pour indiquer que l'avis est envoyé à une *company* et non à une *railway company*, comme c'est actuellement le cas.

### 2.5.3 ORDRES MINISTÉRIELS (ART. 24)

Les articles 32 à 32.5 de la LSF ont trait aux arrêtés ministériels relatifs aux installations ferroviaires qui n'ont pas été autorisées ni entretenues de façon appropriée.

Le paragraphe 32(3.1) autorise actuellement le Ministre, s'il estime que le système de gestion de la sécurité ferroviaire établi par une *compagnie de chemin de fer* présente des lacunes qui risquent de compromettre la sécurité ferroviaire, à ordonner à la compagnie d'apporter les mesures correctives nécessaires. L'article 24 du projet de loi substitue à l'expression « compagnie de chemin de fer » le mot « compagnie » pour que la disposition vise également les compagnies de chemin de fer locales qui exploitent du matériel ferroviaire sur des chemins de fer sous réglementation fédérale.

### 2.5.4 INJONCTIONS MINISTÉRIELLES (ART. 27)

À l'heure actuelle, l'article 33 de la LSF, au sujet des injonctions ministérielles, s'applique uniquement aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. L'article 27 du projet de loi modifie l'article 33 de la LSF pour que la référence à une « compagnie de chemin de fer » que l'on trouve dans cet article vise désormais une « compagnie », de façon à toucher à la fois les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et les compagnies de chemin de fer locales exploitant du matériel ferroviaire sur des chemins de fer sous réglementation fédérale.

### 2.5.5 EXIGENCES RELATIVES AUX RENSEIGNEMENTS (ART. 30)

L'article 30 du projet de loi ajoute à la LSF le nouvel article 36, autorisant le Ministre à demander à une « compagnie » (telle que la définit la LSF) de lui fournir, dans le délai prévu, tout renseignement qu'il estime nécessaire pour vérifier le respect de la LSF et de ses textes d'application.

L'article 30 modifie également l'actuel article 37 de la LSF au sujet des pouvoirs réglementaires du gouverneur en conseil concernant la tenue de registres touchant la sécurité des compagnies de chemin de fer. L'article 37 devient le paragraphe 37(1), et les références à « une compagnie de chemin de fer » visent désormais une « compagnie ». De plus, l'article 30 ajoute le paragraphe 37(2) pour préciser qu'un règlement pris en vertu de l'article 37 de la LSF peut être de portée générale ou limitée à un groupe de compagnies.

## 2.5.6 SANCTIONS ADMINISTRATIVES PÉCUNIAIRES (ART. 31)

L'article 31 du projet de loi ajoute les nouveaux articles 40.1 à 40.22 touchant les sanctions administratives pécuniaires.

### 2.5.6.1 DÉSIGNATION DE DISPOSITIONS

Selon le nouvel article 40.1, le gouverneur en conseil peut, par règlement :

a) désigner comme un texte dont la contravention est assujettie aux nouveaux articles 40.13 à 40.22, toute disposition de la LSF ou de ses règlements, ou encore une règle, une norme, un arrêté ou une injonction ministérielle pris en vertu de la LSF; b) prévoir le montant maximal de la sanction applicable à chaque contravention, soit 50 000 \$ dans le cas des personnes physiques et 250 000 \$ dans celui des personnes morales.

### 2.5.6.2 DÉSIGNATION DES AGENTS DE L'AUTORITÉ

Le nouveau paragraphe 40.11(1) de la LSF autorise le Ministre à désigner, individuellement ou par catégorie, les agents de l'autorité. L'agent désigné reçoit un certificat établi en la forme fixée par règlement qu'il présente sur demande à la personne à qui il veut demander des renseignements (nouveau par. 40.11(2)).

### 2.5.6.3 POUVOIRS DES AGENTS DE L'AUTORITÉ

L'agent peut, en vue de déterminer si une violation au nouvel article 40.13 de la LSF a été commise, procéder à la visite de tous lieux, autre qu'une maison d'habitation, où se déroulent des activités se rapportant à la construction et à l'exploitation d'un chemin de fer ou à l'exploitation du matériel ferroviaire (nouveau par. 40.11(3)). En pareil cas, l'agent peut exiger la communication, pour examen ou reproduction totale ou partielle, de documents ou de données informatiques s'il a des motifs raisonnables de croire qu'ils contiennent des renseignements pertinents (nouveau par. 40.11(4)).

### 2.5.6.4 VIOLATION

Le Ministre peut décider de la forme et de la teneur des procès-verbaux de violation (nouvel art. 40.12 de la LSF).

Toute contravention à un texte désigné en vertu du nouvel article 40.1 constitue une violation pour laquelle le contrevenant s'expose à une pénalité dont le maximum est prévu par cette disposition (nouvel art. 40.13). Il est compté une violation distincte pour chacun des jours au cours desquels se commet ou se continue la violation (nouveau par. 40.13(2)). Toute contravention à un texte désigné en vertu du nouvel article 40.1 qualifiable à la fois de violation et d'infraction peut être poursuivie soit comme violation, soit comme infraction, les poursuites pour violation et celles pour infraction s'excluant toutefois mutuellement (nouveau par. 40.13(3)). Les violations n'ont pas valeur d'infractions; en conséquence, nul ne peut être poursuivi à ce titre sur le fondement de l'article 126 du *Code criminel* (désobéissance à une loi fédérale sans excuse légitime) (nouveau par. 40.13(4)).

L'agent de l'autorité qui a des motifs raisonnables de croire qu'une violation a été commise peut dresser un procès-verbal qu'il fait signifier au contrevenant. Le procès-verbal comporte le montant de la pénalité à payer ainsi que le délai, les modalités de paiement et la procédure à suivre pour déposer une requête en révision (nouvel art. 40.14).

Lorsque le destinataire du procès-verbal paie la somme demandée dans le procès-verbal, le Ministre accepte ce paiement en règlement de la pénalité imposée et aucune poursuite ne peut être intentée par la suite au titre de la LSF (nouvel art. 40.15).

#### 2.5.6.5 RÉVISION

Le destinataire du procès-verbal qui veut faire réviser la décision du Ministre à l'égard des faits reprochés ou du montant de la pénalité dépose une requête auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada, au plus tard à la date limite qui y est indiquée, ou dans le délai supérieur éventuellement accordé à sa demande par le Tribunal (nouveau par. 40.16(1)). Le Tribunal, sur réception de la requête, fixe les date, heure et lieu de l'audience et en avise par écrit le Ministre et l'intéressé (nouveau par. 40.16(2)). À l'audience, le conseiller commis à l'affaire accorde au Ministre et à l'intéressé la possibilité de présenter leurs éléments de preuve et leurs observations (nouveau par. 40.16(3)). Il incombe au Ministre d'établir que l'intéressé a contrevenu au texte désigné (nouveau par. 40.16(4)). L'intéressé n'est pas tenu de témoigner à l'audience (nouveau par. 40.16(5)).

L'omission, par l'intéressé, de payer dans le délai imparti la pénalité prévue dans le procès-verbal et de déposer une requête en révision vaut déclaration de responsabilité à l'égard de la contravention (nouvel art. 40.17).

Après audition des parties, le conseiller informe sans délai l'intéressé et le Ministre de sa décision. S'il décide qu'il n'y a pas eu contravention, sous réserve du nouvel article 40.19 de la LSF, nulle autre poursuite ne peut être intentée à cet égard sous le régime de la LSF; s'il décide qu'il y a eu contravention, il les informe également, sous réserve des règlements pris en vertu de l'article 40.1 de la LSF, de la somme à payer au Tribunal par l'intéressé et du délai imparti pour effectuer le paiement (nouvel art. 40.18).

#### 2.5.6.6 APPEL

Le Ministre ou toute personne concernée peut déposer un appel au Tribunal de la décision rendue aux termes du nouvel article 40.18 (nouveau par. 40.19(1)). Le délai d'appel est de 30 jours. La partie qui ne se présente pas à l'audience portant sur la requête en révision perd le droit de porter la décision en appel, à moins qu'elle ne fasse valoir des motifs valables justifiant son absence (nouveau par. 40.19(2)). Le comité du Tribunal peut rejeter l'appel ou y faire droit et substituer sa propre décision à celle en cause (nouveau par. 40.19(3)). S'il statue qu'il y a eu contravention, le comité en informe sans délai l'intéressé et le Ministre. Sous réserve des règlements pris aux termes de l'article 40.1 de la LSF, il les informe également de la somme fixée par le comité qui est à payer au Tribunal par l'intéressé (nouveau par. 40.19(4)).



### 2.5.6.7 CERTIFICATS

Le Ministre peut obtenir du Tribunal ou du conseiller (selon le cas) un certificat en la forme établie par le gouverneur en conseil indiquant la pénalité à payer par l'intéressé si ce dernier, dans le délai requis a) omet de payer la pénalité prévue dans le procès-verbal ou de déposer une requête au titre du nouvel article 40.16; b) omet de payer la somme fixée en vertu du nouvel alinéa 40.18*b*) ou de déposer un appel au titre du nouvel article 40.19; c) omet de payer la somme fixée en vertu du nouveau paragraphe 40.19(4).

Le certificat visé au nouvel article 40.2 est enregistré auprès d'une cour supérieure. Dès lors, il devient exécutoire et toute procédure d'exécution peut être engagée, le certificat étant assimilé à un jugement obtenu par la Couronne fédérale contre la personne désignée dans le certificat pour une dette dont le montant y est indiqué (nouveau par. 40.21(1)). Tous les frais entraînés par l'enregistrement du certificat peuvent être recouvrés comme s'ils faisaient partie de la somme indiquée sur le certificat enregistré aux termes de la disposition ci-dessus (nouveau par. 40.21(2)). Les sommes reçues par le Ministre ou le Tribunal au titre du nouvel article 40.21 proposé sont assimilées à des fonds publics au sens de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (nouveau par. 40.21(3)).

### 2.5.6.8 PRESCRIPTION

Les poursuites pour violation se prescrivent par 12 mois à compter du fait reproché (nouvel art. 40.22).

## 2.5.7 INFRACTIONS (ART. 32)

### 2.5.7.1 CONTRAVENTION À LA LOI

Le paragraphe 32(1) du projet de loi modifie le paragraphe 41(1) de la LSF, qui fixe les peines applicables, en cas de déclaration de culpabilité par mise en accusation ou par procédure sommaire, à la personne qui a contrevenu à la LSF. L'article 32 du projet de loi augmente ces peines de la façon suivante. S'il s'agit d'une personne morale déclarée coupable par mise en accusation, la sanction financière maximale passe de 200 000 \$ à 1 000 000 \$; s'il s'agit d'une personne physique, elle passe de 10 000 \$ à 50 000 \$. Dans le cas d'une personne morale déclarée coupable d'une infraction par procédure sommaire, l'amende maximale passe de 100 000 \$ à 500 000 \$ et dans celui d'une personne physique, de 5 000 \$ à 25 000 \$.

### 2.5.7.2 CONTRAVENTION AUX RÈGLEMENTS, AUX INJONCTIONS MINISTÉRIELLES, ETC.

Aux termes du paragraphe 41(2) de la LSF, constitue une infraction punissable par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire le fait de contrevenir à un règlement, à un ordre ou à un arrêté, à une règle, etc., pris sous le régime de la LSF. Le paragraphe 32(2) du projet de loi ajoute à cette liste un CECF délivré en vertu du nouvel article 17.4 et un arrêté pris en vertu du nouvel article 36 (relatif au pouvoir du Ministre de demander des renseignements).

Le paragraphe 32(3) du projet de loi augmente la sanction pécuniaire maximale prévue au paragraphe 41(2.1) de la LSF pour la personne qui contrevient au paragraphe 41(2). Dans le cas d'une personne morale, la sanction financière maximale (par procédure sommaire) passe de 100 000 \$ à 1 000 000 \$ et, dans le cas d'une personne physique, de 5 000 \$ à 50 000 \$.

## 2.6 MODIFICATIONS TOUCHANT LA PARTIE V DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE* – DISPOSITIONS DIVERSES

### 2.6.1 TEXTES RÉGLEMENTAIRES (ART. 35)

L'article 46 de la LSF contient une liste d'arrêtés, d'injonctions ministérielles, etc., qui ne sont pas considérés comme des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*. L'article 35 du projet de loi ajoute à cette liste les CECF délivrés en vertu du nouvel article 17.4, les avis de décision visés au nouvel article 17.5 et les arrêtés pris en vertu du nouvel article 36.

### 2.6.2 RÈGLEMENTS – GÉNÉRAL (ART. 37)

L'article 37 du projet de loi remplace l'actuel article 47.1 de la LSF par les nouveaux articles 47.1 et 47.2.

À l'heure actuelle, le paragraphe 47.1(1) autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par une compagnie de chemin de fer, et à prévoir les critères auxquels celui-ci doit se conformer. Le projet de loi remplace ce paragraphe par une disposition accordant des pouvoirs réglementaires beaucoup plus détaillés en matière de gestion des systèmes de gestion de la sécurité. Le nouveau paragraphe 47.1(1) autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant la gestion de la sécurité, notamment concernant :

- la mise en place par une « compagnie » (au sens où l'entend actuellement la LSF) d'un système de gestion de la sécurité qui prévoit notamment :
  - la désignation d'une personne physique à titre de gestionnaire supérieur :
    - a) chargé des opérations et des activités d'une compagnie, b) tenu de rendre compte du respect des exigences du système de gestion de la sécurité;
  - la mise en œuvre d'une mesure corrective suffisante pour maintenir le niveau de sécurité le plus élevé;
  - la surveillance continue et des évaluations régulières du niveau de sécurité atteint;
  - dans le cas d'une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale, la mise en œuvre d'un système de production de rapports internes faits par ses employés relativement à des contraventions à la LSF ou à tout règlement et toute règle, tout arrêté, etc., pris en vertu de cette loi ou relativement à d'autres préoccupations en matière de sécurité;
  - la mise en place d'un système de production de rapports confidentiels par les employés des compagnies de chemin de fer à l'intention du ministère des Transports sans mesures de représailles contre les employés;

- dans le cas d'une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale, la participation de ses employés et de leurs représentants syndicaux au fonctionnement continu de son système de gestion de la sécurité;
- l'élaboration et la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité par une « compagnie », notamment la participation, dans le cas d'une compagnie de chemin de fer sous réglementation fédérale, des employés et de leurs représentants syndicaux;
- les critères auxquels le système de gestion de la sécurité doit se conformer;
- la mise en place d'un système de gestion de la sécurité incluant les principes de la science de la fatigue applicable à l'établissement des horaires.

**Dans sa version originelle, le nouveau paragraphe 47.1(1) prévoyait la mise en place d'un système de production de rapports confidentiels par les employés de chemin de fer à l'intention du Bureau de la sécurité des transports ou du ministère des Transports. Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a toutefois amendé cette disposition pour en supprimer la mention du Bureau. Cet amendement se fonde sur divers témoignages, y compris celui du ministère des Transports, selon lesquels le Bureau n'avait pas été consulté à ce sujet et qu'il existe déjà un système permettant de signaler les problèmes de sécurité au Ministère.**

À l'heure actuelle, le paragraphe 47.1(2) autorise également le gouverneur en conseil à prendre des règlements relatifs aux rejets de polluants dans l'environnement découlant de l'exploitation de matériel ferroviaire. Le projet de loi remplace ce paragraphe par le nouveau paragraphe 47.1(2), qui donne au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements à propos des rejets de polluants dans l'environnement qui découlent de l'exploitation du matériel ferroviaire par une compagnie de chemin de fer. Ces règlements peuvent porter sur des domaines comme la garde des registres et leur production auprès du Ministre ainsi que la forme et le contenu des étiquettes à apposer au matériel ferroviaire.

Les paragraphes 47.1(3) et 47.1(4) proposés sont nouveaux. Le nouveau paragraphe 47.1(3) donne au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre un règlement exigeant qu'une compagnie de chemin de fer dépose auprès du Ministre des plans de gestion de l'environnement et des vérifications de conformité. D'après le nouveau paragraphe 47.1(4), un règlement pris en vertu du nouvel article 47.1 peut être de portée générale ou s'appliquer aux groupes ou aux catégories de compagnies visés.

L'article 47.2 proposé, également nouveau, donne au Ministre le pouvoir de prendre des règlements fixant le montant des droits à percevoir ou leur mode de calcul en ce qui touche a) l'utilisation des installations et services fournis par le Ministre dans le cadre de l'exécution de la LSF; b) le dépôt de documents ou les demandes de certificat, d'exemption, de permis, de licence ou d'approbation prévus par la LSF et la délivrance d'un tel document (nouveau par. 47.2(1)).

Les Couronnes fédérale et provinciales ainsi que les organismes inscrits aux annexes II (organismes publics) et III (sociétés d'État) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* sont exemptés des droits (nouveau par. 47.2(2)).

Comme dans le cas des règlements pris aux termes du nouvel article 47.1, les règlements pris en vertu du nouvel article 47.2 peuvent être de portée générale ou s'appliquer aux groupes ou aux catégories de compagnies visés (nouveau par. 47.2(3)).

Au cours de l'étude du projet de loi C-33 à la 40<sup>e</sup> législature, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a amendé l'article 37 afin d'y ajouter à la LSF le nouvel article 47.3. L'article 37 du projet de loi S-4 intègre les amendements proposés par le Comité permanent au cours de la législature précédente. Le nouveau paragraphe 47.3(1) accorde au comité compétent de la Chambre des communes le pouvoir d'examiner, de sa propre initiative ou à la suite d'une plainte sur la sécurité ferroviaire, les règlements pris en vertu de la LSF, tandis que le nouveau paragraphe 47.3(2) accorde des pouvoirs similaires au comité sénatorial compétent. Ces deux nouveaux paragraphes donnent aussi aux comités compétents de la Chambre et du Sénat le pouvoir de tenir des audiences publiques à cet égard et de faire rapport de leurs conclusions à leur Chambre respective.

### 2.6.3 EXAMEN DE LA LOI (ART. 38)

L'article 38 du projet de loi remplace par un nouvel article 51 l'actuel article 51, qui prévoyait l'examen de la LSF. Selon le nouveau paragraphe 51(1), le Ministre doit nommer, dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur de la disposition, une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application de la LSF. D'après le nouveau paragraphe 51(2), le Ministre fait déposer un rapport de l'examen devant chaque Chambre du Parlement dans les 30 premiers jours de séance de celle-ci suivant la réception du rapport.

### 2.7 ENTRÉE EN VIGUEUR (ART. 45)

À l'exception des paragraphes 7(2) et 14(2) à 14(5), qui ont déjà été mentionnés, les dispositions du projet de loi entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret du gouverneur en conseil (par. 45(1)). Quant aux paragraphes 7(2) et 14(2) à 14(5), ils entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur du premier règlement pris en vertu du nouvel article 20.2 (qui autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements régissant le processus de formulation et de révision des règles applicables aux « compagnies » ainsi que le processus de modification des conditions), comme l'édicte le paragraphe 14(1) du projet de loi.

---

## NOTES

- \* Le présent résumé législatif s'inspire du *Résumé législatif du projet de loi C-33 : Loi améliorant la sécurité ferroviaire*, produit le 27 avril 2011 par David Johansen et Ardiana Hallaci, anciennement de la Bibliothèque du Parlement.
- 1. Transports Canada, [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), document d'information, 7 octobre 2011.
- 2. Transports Canada, « [Renforcer les liens : un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire – Rapport du Comité consultatif](#) », *Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire*, novembre 2007.

3. Chambre des communes, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, [Rapport du Comité permanent des Transports, de l'infrastructure et des collectivités sur la sécurité ferroviaire au Canada](#), 2<sup>e</sup> session, 39<sup>e</sup> législature, mai 2008.
4. Transport Canada (2011).
5. Les mécanismes de réglementation sont expliqués en détail dans Deana Silverstone, [Le cadre législatif et institutionnel de la sécurité ferroviaire au Canada](#), rapport de recherche préparé pour le comité consultatif chargé de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, 11 juillet 2007.
6. Transports Canada (2007), p. 52.