



BIBLIOTHÈQUE *du* PARLEMENT

LIBRARY *of* PARLIAMENT

RÉSUMÉ LÉGISLATIF



Projet de loi C-52 : Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire

**Publication n° 41-2-C52-F
Le 29 mai 2015**

**Zachary Alaoui
Maxime Charron-Tousignant
Allison Padova**

Division des affaires juridiques et sociales
Service d'information et de recherche parlementaires

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

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

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

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2015

Résumé législatif du projet de loi C-52
(Résumé législatif)

Publication n° 41-2-C52-F

This publication is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE.....	1
1.1	Initiatives récentes visant à améliorer la sécurité du réseau ferroviaire relevant de la compétence fédérale.....	1
1.2	L'obligation de « transporteur public ».....	2
1.3	Régime actuel de responsabilité et d'indemnisation des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.....	2
1.4	Points saillants du projet de loi C-52.....	2
1.5	Application.....	3
2	DESCRIPTION ET ANALYSE	3
2.1	Modifications à la <i>Loi sur les transports au Canada</i> (art. 2 à 16).....	4
2.1.1	Nouvelles définitions (art. 2 et 4).....	4
2.1.2	Médiation et arbitrage (art. 3).....	4
2.1.3	Certificat d'aptitude obligatoire (art. 5).....	4
2.1.4	Pouvoir de délivrer un certificat d'aptitude (art. 6).....	4
2.1.5	Assurance responsabilité (art. 7).....	5
2.1.6	Paiement de la contribution (art. 8).....	6
2.1.7	Traitement de la question de la responsabilité des transporteurs (art. 9).....	6
2.1.8	Nouveau régime de responsabilité et d'indemnisation en cas d'accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (art. 10).....	6
2.1.8.1	Structure du régime.....	6
2.1.8.2	Responsabilité de la compagnie de chemin de fer.....	7
2.1.8.3	Pertes, dommages et frais.....	7
2.1.8.4	Recours et prescription.....	8
2.1.8.5	Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées.....	9
2.1.8.6	Pouvoir réglementaire.....	10
2.1.9	Sanctions administratives pécuniaires (art. 11 à 13).....	11
2.1.10	Annexes III et IV (art. 14 à 16).....	11
2.2	Modifications à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (art. 17 à 35).....	12
2.2.1	Définitions (art. 17).....	12

2.2.2	Construction ou modification d'installations ferroviaires (art. 19)	12
2.2.3	Exploitation et entretien des installations et du matériel ferroviaires (art. 20)	12
2.2.4	Pouvoirs de l'Office – incendie (art. 21)	12
2.2.5	Avertissement audible (art. 22).....	13
2.2.6	Règlements (art. 23).....	13
2.2.7	Ordres concernant l'usage d'installations ou de matériel ferroviaires (art. 24 et 25)	13
2.2.8	Arrêtés ministériels (art. 26 à 30)	14
2.2.9	Exigences relatives aux renseignements (art. 31)	14
2.2.10	Infractions (art. 32)	15
2.2.11	<i>Loi sur les textes réglementaires</i> (art. 33)	15
2.2.12	Règlements – général (art. 34).....	15
2.2.13	Règlements, règles et ordonnances d'application générale (art. 35).....	16
2.3	Dispositions transitoires (art. 36 et 37)	16
2.4	Dispositions de coordination (art. 38 et 39)	17
2.5	Entrée en vigueur (art. 40)	17
3	COMMENTAIRE	17

RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI C-52 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA ET LA LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

1 CONTEXTE

Le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire (titre abrégé : « Loi sur la sécurité ferroviaire et l'imputabilité en matière ferroviaire »), a été présenté par l'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports, et lu pour la première fois à la Chambre des communes le 20 février 2015¹. Il a été adopté par la Chambre des communes le 27 mai 2015 et, le lendemain, a franchi l'étape de la première lecture au Sénat.

Le projet de loi C-52 est le dernier d'une série de mesures législatives visant à répondre aux préoccupations en matière de sécurité et de responsabilité dans l'industrie ferroviaire de compétence fédérale à la suite du déraillement et de l'explosion d'un train transportant du pétrole brut et parti à la dérive qui sont survenus à Lac-Mégantic, au Québec, en juillet 2013.

1.1 INITIATIVES RÉCENTES VISANT À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DU RÉSEAU FERROVIAIRE RELEVANT DE LA COMPÉTENCE FÉDÉRALE

Depuis l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, de nombreuses initiatives fédérales ont été entreprises sous le régime de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) et de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* pour ce qui est de prévenir les accidents sur le réseau ferroviaire de compétence fédérale et d'intervenir s'ils se produisent². La Ministre a délivré plusieurs ordres et injonctions ministérielles et pris plusieurs arrêtés ministériels en ce qui concerne certains trains transportant des marchandises dangereuses, leur imposant de nouvelles exigences relatives, notamment³ :

- au nombre de membres de l'équipage à bord des locomotives;
- à la protection des locomotives laissées sans surveillance contre l'accès non autorisé;
- à l'utilisation des freins à main lorsqu'un train est laissé sans surveillance;
- à la vitesse;
- aux procédures d'évaluation du risque;
- à la communication aux municipalités de données annuelles totales sur la nature et le volume des marchandises dangereuses transportées par voie ferroviaire sur leur territoire;
- à la formation des membres de l'équipage.

Les compagnies de chemin de fer ont depuis établi de nouvelles règles d'exploitation permanentes en ce sens⁴.

Le gouvernement fédéral a aussi présenté de nouveaux règlements sur les systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer⁵, ainsi que, pour le pétrole brut faisant l'objet d'une offre de transport, des règlements sur sa classification, les tests auxquels le soumettre et les plans d'intervention d'urgence⁶. Transports Canada a retiré du service, aux fins du transport des marchandises dangereuses, les wagons-citernes les moins résistants aux collisions utilisés pour transporter des liquides inflammables, et de nouveaux règlements sur les normes relatives à ces wagons-citernes sont entrés en vigueur⁷. En outre, des modifications apportées au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* font que Transports Canada dispose des renseignements les plus à jour et les plus pertinents sur l'exploitation ferroviaire à l'appui de ses activités de surveillance. Enfin, de nouveaux règlements qui obligent les compagnies de chemin de fer à respecter des conditions de sécurité de base pour exercer leurs activités et qui leur imposent des sanctions pécuniaires dans le cas de certaines violations sont entrés en vigueur⁸.

1.2 L'OBLIGATION DE « TRANSPORTEUR PUBLIC »

Au Canada, les compagnies de chemin de fer, contrairement aux transporteurs aériens, routiers et maritimes commerciaux, ne peuvent refuser de transporter des marchandises, même des marchandises dangereuses. La responsabilité de la compagnie de chemin de fer pour ce qui est de fournir des installations convenables pour le transport de marchandises et un niveau de service raisonnable, appelée « obligation de transporteur public », est prévue aux articles 113 à 116 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC)⁹. Les expéditeurs de marchandises peuvent déposer une plainte auprès de l'Office des transports du Canada (l'« Office ») s'ils estiment qu'une compagnie n'a pas respecté son obligation de transporteur public¹⁰. L'Office est un tribunal administratif fédéral et l'organisme de réglementation économique des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Il applique de nombreuses dispositions de la LTC, notamment celles relatives aux prix, aux tarifs et aux services et celles régissant la construction et l'exploitation des chemins de fer¹¹.

1.3 RÉGIME ACTUEL DE RESPONSABILITÉ ET D'INDEMNISATION DES COMPAGNIES DE CHEMIN DE FER DE COMPÉTENCE FÉDÉRALE

Les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent souscrire une assurance responsabilité civile pour rembourser les dommages éventuels causés par leurs activités. L'Office doit être convaincu que le niveau d'assurance est suffisant pour délivrer le certificat d'aptitude (c.-à-d. de stabilité financière) dont les compagnies ont besoin pour exercer leurs activités qui relèvent de la compétence fédérale. Il procède au cas par cas de la manière prescrite par le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*¹², qui ne prévoit aucun niveau minimal. Ce règlement fait actuellement l'objet d'un examen¹³.

1.4 POINTS SAILLANTS DU PROJET DE LOI C-52

Les modifications à la LTC visant à améliorer le régime de responsabilité et d'indemnisation des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale comptent parmi les dispositions les plus importantes du projet de loi C-52. Celui-ci fixe de nouveaux montants minimums d'assurance responsabilité pour les compagnies de transport de

marchandises qui transportent des volumes importants de certaines marchandises dangereuses et oblige les compagnies à posséder un niveau minimal d'assurance responsabilité pour obtenir un certificat d'aptitude. Le projet de loi rend les compagnies de chemin de fer responsables – à hauteur de leur niveau minimal d'assurance responsabilité – des pertes, dommages et frais résultant d'accidents impliquant du pétrole brut ou d'autres marchandises désignées.

Le projet de loi crée également la nouvelle Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, financée par les contributions versées par les expéditeurs de certaines marchandises dangereuses, pour couvrir les pertes, dommages et frais qui excèdent le niveau minimal d'assurance. Il modifie aussi la LSF afin de créer un processus permettant à une province et à une municipalité de se faire rembourser, par la compagnie de chemin de fer, les dépenses qu'elles ont engagées pour combattre un incendie qui est le résultat de l'exploitation d'un chemin de fer.

Les autres modifications à la LSF concernent un large éventail de questions liées à la sécurité ferroviaire. Le projet de loi modifie notamment les dispositions relatives aux dispositifs mettant le public en garde contre les risques de se trouver à proximité d'un chemin de fer, comme le sifflet de train. Il aborde en outre les questions liées à la proximité en modifiant les dispositions sur les mesures limitant et interdisant l'accès à un terrain sur lequel se trouve une voie ferrée¹⁴. Enfin, il confère également au Ministre le pouvoir d'ordonner, par arrêté, l'arrêt d'activités, les procédures à suivre ou les mesures correctives à apporter pour la sécurité ferroviaire.

1.5 APPLICATION

L'exploitation ferroviaire interprovinciale et internationale est régie par la LTC et la LSF, tout comme les compagnies de chemin de fer régionales et locales qui possèdent un certificat d'aptitude délivré par l'Office¹⁵.

Depuis le 1^{er} mai 2013, les compagnies de chemin de fer régionales et locales qui utilisent les infrastructures ferroviaires de compétence fédérale sans certificat d'aptitude délivré par l'Office sont assujetties à la LSF, mais non à la LTC. Néanmoins, l'expression « personne autre qu'une compagnie de chemin de fer », qui a été ajoutée à la nouvelle définition d'accident ferroviaire contenue dans la LTC, s'applique aux compagnies de chemin de fer de compétence provinciale menant leurs activités sur un chemin de fer fédéral. Par conséquent, selon le projet de loi C-52, les compagnies de chemin de fer seraient tenues responsables des accidents impliquant des marchandises désignées transportées par une compagnie de compétence provinciale empruntant leurs voies ferroviaires. Transports Canada est l'organisme de réglementation en matière de sécurité pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et il applique la LSF¹⁶.

2 DESCRIPTION ET ANALYSE

Le projet de loi C-52 compte 40 articles. Il sera question, dans les sections qui suivent, des modifications de fond apportées à la LTC et à la LSF ainsi que des dispositions de coordination et des dispositions transitoires.

2.1 MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA* (ART. 2 À 16)

La LTC établit l'Office des transports du Canada et le cadre qu'il doit utiliser pour délivrer les certificats d'aptitude aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Les articles 2 à 9 du projet de loi modifient ce cadre en obligeant les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale à souscrire une assurance responsabilité d'un niveau minimal et en conférant à l'Office d'autres pouvoirs pour s'acquitter de son mandat.

2.1.1 NOUVELLES DÉFINITIONS (ART. 2 ET 4)

Le projet de loi ajoute les définitions des termes « pétrole brut » et « matière toxique par inhalation » à la LTC. La définition de pétrole brut est ajoutée à l'article 87 de la LTC, qui porte plus particulièrement sur le transport ferroviaire. La définition de matière toxique par inhalation est ajoutée à l'article 6 de la LTC, qui s'applique à tous les modes de transport.

2.1.2 MÉDIATION ET ARBITRAGE (ART. 3)

L'article 3 du projet de loi modifie le paragraphe 36.2(1) de la LTC afin de préciser que l'Office n'a pas le pouvoir d'agir à titre de médiateur ou d'arbitre à l'égard d'un différend portant sur l'administration de la nouvelle Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (créée à l'art. 10 du projet de loi). Par contre, l'Office continue d'agir à ces titres dans le cas de différends relevant de ses domaines de compétence.

2.1.3 CERTIFICAT D'APTITUDE OBLIGATOIRE (ART. 5)

L'article 5 du projet de loi modifie le paragraphe 90(1) de la LTC, qui porte sur l'obligation d'être titulaire d'un certificat d'aptitude pour construire ou exploiter un chemin de fer, afin de préciser que personne ne peut construire ou exploiter un chemin de fer offrant un service ferroviaire de passagers ou autre à moins d'être titulaire d'un certificat d'aptitude délivré par l'Office. La compagnie ne peut obtenir ce certificat qu'après avoir démontré qu'elle détient une assurance responsabilité suffisante à l'égard des activités qu'elle entend exercer conformément aux nouvelles conditions fixées à l'article 92 de la LTC, que modifie l'article 6.

L'expression « chemin de fer » dans la LTC désigne les chemins de fer relevant de l'autorité législative du Parlement et non ceux de compétence provinciale (régionaux et locaux). Les chemins de fer régionaux et locaux ne sont pas tenus de posséder un certificat d'aptitude délivré par l'Office afin d'exploiter un chemin de fer.

2.1.4 POUVOIR DE DÉLIVRER UN CERTIFICAT D'APTITUDE (ART. 6)

L'article 6 du projet de loi modifie l'article 92 de la LTC, qui porte sur la délivrance du certificat d'aptitude, afin de préciser davantage les exigences relatives au niveau d'assurance responsabilité auxquelles les chemins de fer doivent satisfaire avant que l'Office puisse délivrer le certificat d'aptitude.

Dans le cas de l'exploitation d'un chemin de fer n'offrant pas de service ferroviaire de passagers, l'article 6 fait mention de la nouvelle annexe de la LTC (annexe IV, créée à l'art. 14 du projet de loi), qui fixe le niveau minimal d'assurance pour les catégories d'exploitation ferroviaire (nouvel al. 92(1)*b*) de la LTC). L'assurance responsabilité doit couvrir :

- les blessures et décès causés à des tiers, y compris les passagers;
- les dommages aux biens occasionnés à des tiers, à l'exclusion des dommages aux marchandises transportées pour le compte d'un expéditeur;
- les risques associés à la pollution et à la contamination;
- les autres pertes, dommages et frais prévus au nouveau paragraphe 153(1) de la LTC (art. 10 du projet de loi).

L'article 6 précise également que :

- le montant de l'autoassurance ne peut excéder le montant maximal qu'un chemin de fer peut maintenir compte tenu de sa capacité financière (nouveau par. 92(1.2) de la LTC);
- le gouverneur en conseil peut modifier l'annexe IV au besoin (nouveau par. 92(4) de la LTC);
- l'Office peut prendre des règlements relativement aux renseignements que les chemins de fer doivent lui communiquer pour déterminer s'ils respectent les exigences de niveau minimal fixées à l'annexe IV (nouvel al. 92(3)*b*) de la LTC).

Dans le cas de l'exploitation d'un chemin de fer offrant un service ferroviaire de passagers ou dans celui de la construction d'un chemin de fer, l'article 6 confère à l'Office le pouvoir de prendre des règlements pour déterminer ce qui constitue une assurance responsabilité suffisante, notamment en matière d'autoassurance (nouveau par. 92(3) de la LTC).

2.1.5 ASSURANCE RESPONSABILITÉ (ART. 7)

L'article 7 du projet de loi supprime l'article 94 actuel de la LTC, qui prévoit que le titulaire d'un certificat d'aptitude doit informer l'Office de toute modification apportée à son assurance responsabilité et le remplace par les nouveaux articles 93.1 à 94.2. Le nouvel article 93.1 de la LTC oblige le titulaire d'un tel certificat à bénéficier en tout temps d'une assurance responsabilité suffisante aux termes de l'annexe IV (ou du règlement pris par l'Office, le cas échéant). Le titulaire d'un certificat d'aptitude est toujours tenu d'aviser l'Office sans délai de toute modification de son niveau d'assurance responsabilité ou de ses activités pouvant avoir une incidence sur son assurance responsabilité (nouveaux al. 94*a*) et *b*) de la LTC).

Le nouvel article 94.1 de la LTC confère à l'Office le pouvoir de faire enquête pour vérifier si le titulaire d'un certificat d'aptitude détient toujours une assurance responsabilité suffisante. Selon le nouvel article 94.2, lorsque l'Office établit que le titulaire ne se conforme pas à l'article 93.1, l'Office suspend ou annule le certificat.

2.1.6 PAIEMENT DE LA CONTRIBUTION (ART. 8)

L'article 8 du projet de loi modifie l'article 113 de la LTC, qui porte sur les niveaux de services. Il ajoute le paragraphe 113(2.1), aux termes duquel, lorsqu'elle reçoit de l'expéditeur le paiement de la contribution à la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, la compagnie de chemin de fer est tenue de transporter du pétrole brut ou toute autre marchandise que le gouverneur en conseil précise dans les règlements pris en vertu du nouvel article 155.97 de la LTC (voir la section 2.1.8.6 du présent résumé législatif). L'obligation s'applique à la première compagnie de chemin de fer à transporter la cargaison pour un prix autre que le prix d'interconnexion après son chargement.

2.1.7 TRAITEMENT DE LA QUESTION DE LA RESPONSABILITÉ DES TRANSPORTEURS (ART. 9)

L'article 9 du projet de loi remplace l'article 137 de la LTC, qui porte sur la limitation de la responsabilité du transporteur. Selon le nouvel article 137 de la LTC, l'accord écrit signé par le chemin de fer et l'expéditeur servira à établir la responsabilité de chaque partie en ce qui concerne les marchandises de l'expéditeur, notamment la responsabilité de tiers. Le nouveau paragraphe 137(2) prévoit qu'en l'absence d'accord, le traitement de la responsabilité de la compagnie de chemin de fer relativement aux pertes et aux dommages d'une cargaison ou au retard lié à son transport est régi par l'Office ou selon les modalités prévues par règlement. Le nouveau paragraphe 137(3) confère à l'Office le pouvoir de prendre des règlements régissant les modalités de traitement de la responsabilité de la compagnie de chemin de fer à l'égard de l'expéditeur lorsqu'il n'y a pas d'accord.

2.1.8 NOUVEAU RÉGIME DE RESPONSABILITÉ ET D'INDEMNISATION EN CAS D'ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES (ART. 10)

2.1.8.1 STRUCTURE DU RÉGIME

L'article 10 du projet de loi met en place un nouveau régime de responsabilité et d'indemnisation en cas d'accident ferroviaire impliquant le transport de certaines marchandises désignées. La définition d'accident ferroviaire (nouvel art. 152.5 de la LTC) prévoit qu'il peut s'agir d'un accident lié au transport de marchandises désignées, pendant l'exploitation de matériel roulant sur un chemin de fer :

- soit par une compagnie de chemin de fer pour le compte d'un expéditeur;
- soit par une personne autre qu'une compagnie de chemin de fer et pour le compte d'une personne qui expédie ou reçoit des marchandises – l'utilisation du terme « personne » indiquant que les compagnies de chemins de fer de compétence provinciale sont incluses.

Aux termes du projet de loi, le pétrole brut est la seule marchandise désignée (voir la définition à l'art. 4 du projet de loi), mais d'autres marchandises pourraient être désignées dans un règlement pris par le gouverneur en conseil (nouveaux art. 152.5 « marchandise désignée » et al. 155.97a) de la LTC). Le régime de responsabilité

et de compensation s'applique uniquement aux compagnies de chemin de fer n'exploitant pas un service ferroviaire de passagers et ayant obtenu un certificat d'aptitude délivré par l'Office (nouveaux art. 152.6 et al. 92(1)*b*) de la LTC).

En cas d'accident ferroviaire, la limite de responsabilité d'une compagnie de chemin de fer correspond au niveau minimal d'assurance responsabilité dont elle doit bénéficier afin d'obtenir un certificat d'aptitude (nouveau par. 152.7(1) de la LTC). Ce niveau minimal d'assurance responsabilité, applicable par événement, est prévu à la nouvelle annexe IV (art. 7 du projet de loi; nouvel al. 93.1*b*) de la LTC). Le montant varie de 25 millions à 1 milliard de dollars, en fonction du type et de la quantité (en tonnes) de certaines marchandises transportées annuellement¹⁷.

2.1.8.2 RESPONSABILITÉ DE LA COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER

Le régime prévoit un régime de responsabilité stricte pour une compagnie de chemin de fer impliquée dans un accident ferroviaire (nouvel art. 152.8 de la LTC). La preuve préalable d'une faute ou d'une négligence n'est pas nécessaire afin de démontrer la responsabilité de la compagnie de chemin de fer, mais celle-ci pourrait se prévaloir de certains moyens de défense prévus par règlement pris par le gouverneur en conseil (nouvel al. 153.1*b*) de la LTC). Ces moyens de défense tiendraient compte de facteurs de risques nouveaux sur lesquels les chemins de fer ont peu de contrôle. À noter également que la compagnie de chemin de fer n'est pas responsable si l'accident résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection (p. ex. un attentat terroriste).

Cependant, s'il est prouvé qu'il y a eu acte ou omission, soit dans l'intention de provoquer l'accident, ou commis avec insouciance et en sachant que l'accident se produirait, la limite de responsabilité d'une compagnie de chemin de fer ne s'applique pas (nouveau par. 152.7(3) de la LTC). De plus, le projet de loi prévoit une responsabilité solidaire si plusieurs compagnies de chemin de fer sont impliquées dans un accident ferroviaire, jusqu'à concurrence de la somme correspondant au niveau minimal d'assurance responsabilité applicable à chacune (nouveau par. 152.7(2) de la LTC). Advenant la responsabilité de la compagnie de chemin de fer aux termes du nouveau régime et d'une autre loi, la limite de responsabilité la plus élevée s'applique, ou en l'absence de limites prévues par l'autre loi, aucune limite ne s'applique (nouvel art. 152.9 de la LTC). Bien qu'aucune autre loi s'appliquant aux accidents ferroviaires n'existe actuellement, le nouvel art. 152.9 de la LTC garantit que ces futurs régimes ayant des limites de responsabilité plus élevées s'appliqueraient.

2.1.8.3 PERTES, DOMMAGES ET FRAIS

Le nouvel article 153 de la LTC énumère les pertes, dommages et frais dont la compagnie de chemin de fer impliquée dans un accident est responsable, ainsi que certaines exclusions. Le tableau 1 présente ces renseignements.

Tableau 1 – Pertes, dommages et frais pour lesquels une compagnie de chemin de fer est responsable en cas d'accident

Dispositions de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> modifiée	Pertes, dommages et frais	Exclusions/précisions
153(1)a)	Les pertes ou dommages réels subis par ou à l'égard de quiconque	Les pertes ou dommages réels subis par la compagnie de chemin de fer responsable (et les marchandises qu'elle transporte)
153(1)b)	Les frais engagés par Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ou toute autre personne pour la prise de mesures à l'égard de l'accident ferroviaire	
153(1)c) et 153.2(4)	La perte de la valeur de non-usage liée aux ressources publiques touchées par l'accident ferroviaire ou à des mesures prises à son égard	Seule Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province peut engager des poursuites pour la perte de la valeur de non-usage
153(2)	La perte d'un revenu présent ou futur La perte de possibilités de chasse, pêche et cueillette à l'égard des peuples autochtones	Les pertes ou dommages subis par une personne qui exploite un chemin de fer ne relevant pas de l'autorité du Parlement, impliqué dans l'accident (ou la perte ou l'endommagement des marchandises qu'elle transporte), pour la partie ne visant pas un service ferroviaire de passagers Les pertes de revenu qui peuvent être recouvrées au titre du par. 42(3) de la <i>Loi sur les pêches</i> ^a
153(3)	Les mesures prises pour atténuer ou réparer les dommages à l'environnement.	
153(4)		Les sommes recouvrables par Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ne peuvent pas également l'être en vertu du paragraphe 42(1) de la <i>Loi sur les pêches</i> ^b .

Notes : a. L'article 42 de la *Loi sur les pêches*, L.R.C. 1985, ch. F-14, prévoit des recours civils en cas de rejet ou d'immersion défendu d'une substance nocive dans des eaux où vivent des poissons.

b. *Ibid.*

2.1.8.4 RECOURS ET PRESCRIPTION

Les demandeurs doivent au préalable faire une demande de réclamation pour les pertes, dommages et frais résultant de l'accident ferroviaire auprès de la compagnie ferroviaire ou de son assureur. Le projet de loi prévoit que le recouvrement des créances correspondant aux pertes, dommages et frais énumérés au paragraphe 153(1) de la LTC peut se faire devant toute juridiction compétente au Canada (nouveau par. 153.2(1) de la LTC)¹⁸. Le droit de recourir aux tribunaux se prescrit par trois ans à compter de la date des pertes, dommages ou frais, et par six ans à compter de la date de l'accident ferroviaire (nouveau par. 153.2(3) de la LTC).

À noter que la compagnie de chemin de fer responsable peut également prendre tout recours contre des tiers (nouvel art. 153.3 de la LTC).

2.1.8.5 CAISSE D'INDEMNISATION POUR LES ACCIDENTS FERROVIAIRES IMPLIQUANT DES MARCHANDISES DÉSIGNÉES

Le projet de loi établit la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées (la « Caisse ») (nouveaux art. 153.4 à 155.96 de la LTC). Une demande d'indemnisation peut être déposée par une personne ayant subi des pertes, dommages ou frais en raison d'un accident ferroviaire. La demande doit être présentée à l'administrateur de la Caisse, dont le rôle est notamment de recevoir et d'enquêter sur les demandes d'indemnisation, puis de les évaluer (nouvel art. 154.6 de la LTC) ¹⁹. Afin qu'une demande d'indemnisation fasse l'objet d'une offre d'indemnisation, certaines conditions doivent être respectées :

- Bien que le demandeur ne soit pas tenu de convaincre l'administrateur que les pertes, les dommages ou les frais ont découlé de l'accident ferroviaire, l'administrateur peut rejeter une demande s'il est convaincu du contraire (nouveau par. 154.4(2) de la LTC).
- L'administrateur peut réduire proportionnellement ou éteindre la créance alléguée du demandeur si ce dernier a agi dans l'intention d'entraîner des dommages, pertes ou frais, ou a agi de manière négligente (nouveaux par. 154.6(2) et (3) de la LTC).
- La partie de la demande que l'administrateur juge bien fondée ne doit pas avoir fait l'objet d'une indemnisation par la compagnie (ou les compagnies) de chemin de fer responsable (nouvel art. 154.7 de la LTC).
- La compagnie (ou les compagnies) de chemin de fer responsable doit avoir préalablement versé un dédommagement équivalant ou supérieur au niveau minimal d'assurance responsabilité dont elle doit bénéficier au titre du nouvel alinéa 93.1(1)b) de la LTC.

Une demande peut être faite dans les trois ans à compter de la date des pertes, dommages ou frais, mais au plus tard dans les six ans à compter de la date de l'accident (nouveau par. 154.4(1) de la LTC). En d'autres termes, un demandeur peut recevoir une indemnisation de la Caisse pour une demande bien fondée dont les sommes n'ont pu être recouvrées par l'intermédiaire de la police d'assurance responsabilité de la compagnie (ou des compagnies) de chemin de fer responsable des pertes, dommages et frais résultant d'un accident ferroviaire. La Caisse assure une indemnisation lorsque la somme dépasse le maximum qu'une compagnie de chemin de fer peut être tenue de payer dans le cadre du nouveau régime d'indemnisation et de responsabilité.

Dès qu'une offre d'indemnisation est acceptée par un demandeur, ce dernier perd tous droits qu'il pourrait faire valoir contre quiconque et l'administrateur de la Caisse est subrogé dans ses droits jusqu'à concurrence de la somme versée (nouveaux al. 155(2)a) et b) de la LTC). Selon le nouvel alinéa 155(2)c), l'administrateur peut alors prendre toute mesure afin de recouvrer la somme versée auprès :

- de la compagnie de chemin de fer responsable, mais seulement dans le cas où la limite de responsabilité prévue au nouveau paragraphe 152.7(1) de la LTC ne s'applique pas :
 - parce que la compagnie a fait preuve de négligence ou d'insouciance aux termes du nouveau paragraphe 152.7(3) de la LTC,
 - parce que la responsabilité de la compagnie est également engagée sous le régime d'une autre loi, pour une somme maximale équivalente à la différence entre les deux limites;
- de toute autre personne responsable.

Les sommes portées au crédit de la Caisse (nouveau par. 153.4(2) de la LTC) comprennent :

- les intérêts sur le solde créditeur de la Caisse (le nouvel art. 153.5 de la LTC);
- les sommes provenant du Trésor en cas d'insuffisance de fonds (le nouvel art. 153.6 de la LTC);
- les sommes recouvrées par l'administrateur (le nouvel al. 155(2)c) de la LTC);
- les contributions versées pour le transport de pétrole brut et les autres marchandises désignées (les nouveaux art. 155.7 et 155.8 de la LTC).

Selon le nouvel article 155.3 de la LTC, une contribution de 1,65 \$ par tonne est associée au transport de pétrole brut sur un chemin de fer pour l'année se terminant le 31 mars 2016. Cette contribution sera rajustée chaque année. Le nouvel article 155.5 de la LTC prévoit également une cotisation associée au transport de toute autre marchandise précisée par règlement, qui établira également son mode de calcul. L'article 155.83(1) de la LTC prévoit que le Ministre peut, par arrêté, suspendre l'application des contributions pour une certaine période. Le projet de loi prévoit à ce sujet plusieurs mécanismes de suivi, d'examen et d'inspection auprès des compagnies de chemin de fer afin d'assurer le respect de ces dispositions (voir les nouveaux art. 155.81 à 155.91 de la LTC).

2.1.8.6 POUVOIR RÉGLEMENTAIRE

En vertu du nouvel article 155.97 de la LTC, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour :

- désigner les « marchandises désignées » pour lesquelles le transport par une compagnie de chemin de fer entraîne l'application du nouveau régime de responsabilité et d'indemnisation (au nouvel art. 152.5 de la LTC, rubrique « marchandise désignée »);
- prévoir les moyens de défense que peuvent invoquer les compagnies de chemin de fer afin de renverser le régime de responsabilité stricte prévu au nouvel article 152.8 (au nouvel art. 153.1 de la LTC);
- régir les marchandises ou catégories de marchandises pouvant faire l'objet d'une contribution lors de leur transport et la méthode de calcul qui y est associée (au nouvel art. 155.5 de la LTC);

- régir la fin de la période prévue avant laquelle une compagnie de chemin de fer doit verser une contribution associée au transport de certaines marchandises (au nouvel art. 155.7 de la LTC);
- régir la conservation et le dépôt de renseignements par les compagnies de chemin de fer en ce qui a trait au transport de marchandises pour lesquelles une contribution est prévue (aux nouveaux art. 155.3, 155.5 et 155.6 de la LTC);
- régir le taux d'intérêt ou son mode de calcul, sur le solde des contributions non versées (au nouveau par. 155.7(1) de la LTC);
- prendre toute autre mesure d'application des dispositions du projet de loi.

2.1.9 SANCTIONS ADMINISTRATIVES PÉCUNIAIRES (ART. 11 À 13)

Les articles 11 à 13 du projet de loi concernent l'ajout de nouvelles sanctions administratives pécuniaires pouvant atteindre 100 000 \$. Les nouvelles sanctions s'appliquent en cas de contravention à certaines nouvelles dispositions de la LTC prévoyant l'obligation pour une compagnie de chemin de fer :

- de posséder une assurance responsabilité et d'informer sans délai l'Office de tout changement à cet égard (art. 7 du projet de loi; nouveaux art. 93.1 et 94 de la LTC);
- de verser une contribution associée au transport de certaines marchandises désignées (nouveau par. 155.7(1) de la LTC) et de tenir des registres et livres comptables à cet égard (nouvel art. 155.84 de la LTC).

2.1.10 ANNEXES III ET IV (ART. 14 À 16)

L'article 14 du projet de loi ajoute les annexes III et IV à la LTC. L'annexe III énumère les numéros ONU²⁰ de marchandises dangereuses comprises dans la définition de matière toxique par inhalation prévue à l'article 2 du projet de loi. L'annexe IV établit les montants des niveaux minimaux d'assurance responsabilité qu'une compagnie de chemin de fer doit respecter aux termes du nouvel alinéa 93.1(1)b) de la LTC.

Les articles 15 et 16 du projet de loi (qui entreront en vigueur à une date ultérieure; voir la section 2.5 du présent résumé législatif) auront pour effet de doubler les montants des niveaux minimaux d'assurance responsabilité figurant aux articles 2 et 3 de la « Catégorie d'exploitation de chemin de fer » de l'annexe IV, les faisant passer respectivement de 50 000 000 \$ à 100 000 000 \$ par événement, et de 125 000 000 \$ à 250 000 000 \$ par événement. Selon Transport Canada, les exigences initiales en matière d'assurance prévues à l'annexe IV (art. 14 du projet de loi) entreraient en vigueur 12 mois après que le projet de loi aura reçu la sanction royale, et le plein montant total requis, un an plus tard²¹.

2.2 MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE* (ART. 17 À 35)

2.2.1 DÉFINITIONS (ART. 17)

L'article 17 du projet de loi modifie certaines définitions du paragraphe 4(1) de la LSF :

- Il abroge la définition de « science de la fatigue », un terme que l'article 34 du projet de loi supprime de l'alinéa 47.1(1)c) de la LSF, qui porte sur les systèmes de gestion de la sécurité.
- Il modifie la définition de « promoteur » pour qu'elle comprenne les personnes ayant reçu l'ordre du Ministre de construire ou de modifier des installations ferroviaires conformément au nouvel article 32.01 (à l'art. 27 du projet de loi).
- La définition de « texte relatif à la sûreté du transport ferroviaire » est modifiée pour comprendre les avis ordonnant de prendre des mesures pour atténuer un risque immédiat pour la sûreté transmis par les inspecteurs de la sécurité ferroviaire conformément au nouveau paragraphe 31(2) de la LSF (à l'art. 25 du projet de loi).

2.2.2 CONSTRUCTION OU MODIFICATION D'INSTALLATIONS FERROVIAIRES (ART. 19)

L'article 19 du projet de loi ajoute à l'article 7.1 et à l'intertitre qui le précède la mention de la *modification* de franchissements routiers. Auparavant, ces éléments s'appliquaient seulement à la construction de franchissements routiers.

2.2.3 EXPLOITATION ET ENTRETIEN DES INSTALLATIONS ET DU MATÉRIEL FERROVIAIRES (ART. 20)

L'article 20 du projet de loi ajoute à la LSF l'article 17.21, qui exige des compagnies de chemin de fer qu'elles construisent ou modifient des installations ferroviaires conformément aux normes techniques applicables, sauf si elles bénéficient d'une exemption aux termes de l'article 22.1 actuel de la LSF. Cet article autorise les compagnies de chemin de fer à demander d'être soustraites à court terme (moins de six mois) à l'application des normes établies afin de soumettre du matériel ferroviaire à des essais ou pour d'autres raisons.

2.2.4 POUVOIRS DE L'OFFICE – INCENDIE (ART. 21)

L'article 21 du projet de loi ajoute à la LSF le nouvel article 23 (la version précédente de cet article a été abrogée en 2012) afin de permettre à une province ou à une municipalité de présenter à l'Office des transports du Canada une demande de remboursement des dépenses engagées dans son intervention par suite d'un incendie attribuable à l'exploitation d'un chemin de fer par une compagnie de chemin de fer. L'Office peut ordonner à la compagnie de rembourser les dépenses qui, à son avis, ont été raisonnablement engagées dans l'intervention à l'égard de l'incendie (par. 23(4)). Le nouveau paragraphe 23(5) autorise l'Office à prendre des règlements relatifs aux demandes elles-mêmes et aux autres renseignements requis.

2.2.5 AVERTISSEMENT AUDIBLE (ART. 22)

L'article 22 du projet de loi modifie l'article 23.1 de la LSF, qui porte sur l'avertissement audible (c.-à-d. le sifflet de train). L'article 23.1 prévoit actuellement certaines conditions aux termes desquelles une municipalité peut demander que les compagnies de chemin de fer n'utilisent pas d'avertissement audible sur son territoire, ainsi que certaines exceptions à ces conditions. L'article 22 modifie la liste des situations dans lesquelles l'utilisation de l'avertissement audible est obligatoire en ajoutant un renvoi aux règlements qui exigent l'utilisation du sifflet du train.

2.2.6 RÈGLEMENTS (ART. 23)

Le paragraphe 23(2) du projet de loi modifie l'article 24 de la LSF, qui porte sur les règlements que le gouverneur en conseil peut prendre relativement aux activités autres que ferroviaires qui compromettent la sécurité. Il modifie l'alinéa 24(1)*f*, qui permet de prendre des règlements relativement à des mesures, comme l'installation de clôtures ou de signaux, visant à interdire ou à limiter l'accès non autorisé à un terrain où se trouve une voie ferrée. L'alinéa modifié permet l'installation de ces mesures sur un terrain contigu ainsi que sur le terrain où se trouve la voie ferrée. Par exemple, le propriétaire d'un condominium situé à proximité d'une voie ferroviaire pourrait être tenu, selon le règlement, d'installer une clôture afin de limiter l'accès à la voie et de réduire les risques d'accès non autorisé.

2.2.7 ORDRES CONCERNANT L'USAGE D'INSTALLATIONS OU DE MATÉRIEL FERROVIAIRES (ART. 24 ET 25)

Les articles 24 et 25 du projet de loi modifient l'article 31 de la LSF, qui porte sur le pouvoir des inspecteurs de la sécurité ferroviaire de transmettre des avis et des ordres.

L'article 24 remplace l'intertitre précédant l'article 31. Le nouvel intertitre reflète les modifications apportées par le projet de loi, qui indique que les inspecteurs peuvent transmettre des avis au sujet aussi bien de la *sûreté* que de la sécurité des activités ferroviaires.

L'article 25 du projet de loi remplace les paragraphes 31(1) à 31(4) de la LSF, qui portent sur les risques de compromettre la sécurité ferroviaire attribuables :

- aux normes de construction ou d'entretien des lignes de chemin de fer ou des ouvrages de franchissement;
- aux normes relatives au matériel ferroviaire;
- à l'utilisation des franchissements routiers;
- à l'exploitation des lignes de chemin de fer ou de matériel ferroviaire.

Chaque fois qu'un risque est détecté, l'inspecteur transmet aux personnes responsables un avis du risque, dans lequel il explique la situation. Si le risque est imminent, l'inspecteur peut ordonner aux personnes responsables de n'utiliser ou exploiter la ligne de chemin de fer, le matériel ferroviaire ou l'ouvrage de franchissement qu'à certaines conditions, tant que le risque ne lui paraît pas écarté.

Le paragraphe 31(4) actuel interdit à l'inspecteur de transmettre un avis relatif au risque que pose la construction ou l'entretien d'une ligne de chemin de fer, le matériel ferroviaire ou l'ouvrage de franchissement lorsque leurs normes respectives sont conformes aux règlements, règles ou injonctions ministérielles.

Le projet de loi remplace ces articles de la LSF par un plus petit nombre de dispositions plus générales. Le nouveau paragraphe 31(1) autorise l'inspecteur à transmettre un avis relatif à un risque pour « la sécurité ou la sûreté ferroviaire » attribuable à la « conduite d'une personne » ou à « toute chose dont la responsabilité incombe à une personne ». Si le risque est imminent, le nouveau paragraphe 31(2) autorise l'inspecteur à ordonner, dans l'avis, au responsable ou à la compagnie de prendre des mesures précises pour l'atténuer. Le paragraphe 31(4), qui restreint le pouvoir des inspecteurs de présenter un avis lorsqu'une compagnie respecte la réglementation, est en fait abrogé.

2.2.8 ARRÊTÉS MINISTÉRIELS (ART. 26 À 30)

L'article 26 du projet de loi, en ajoutant le paragraphe 32(3.2) à la LSF, autorise le Ministre à ordonner à une compagnie d'apporter les mesures correctives nécessaires s'il estime que la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité de la compagnie risque de compromettre la sécurité ferroviaire. Ce nouveau paragraphe vient compléter l'actuel paragraphe 32(3.1), qui accorde au Ministre des pouvoirs similaires s'il estime que le système de gestion de la sécurité présente des lacunes. L'article 26 modifie également le paragraphe 32(4), qui porte sur le contenu de l'avis comportant un arrêté ministériel, afin d'y inclure les avis transmis au titre du nouveau paragraphe 32(3.2).

L'article 27 du projet de loi ajoute à la LSF l'article 32.01, qui permet au Ministre, pour assurer la sécurité ferroviaire, d'ordonner à une compagnie, à une autorité responsable du service de voirie ou à une municipalité de mettre fin à une activité, de suivre des procédures ou d'apporter des mesures correctives (notamment construire, modifier, exploiter ou entretenir des installations ferroviaires).

Les articles 28, 29 et 30 du projet de loi modifient les articles 32.1, 32.2 et 32.3 de la LSF, qui portent sur les processus de révision et d'appel d'un arrêté du Ministre, afin d'y inclure la mention du nouvel article 32.01.

2.2.9 EXIGENCES RELATIVES AUX RENSEIGNEMENTS (ART. 31)

L'article 31 du projet de loi modifie les alinéas 37(1)a) et 37(1)b) de la LSF, qui portent sur le pouvoir du gouverneur en conseil de prendre des règlements relativement à la garde et à la conservation de renseignements. La principale modification apportée à l'alinéa 37(1)a) concerne la substitution du terme « toute personne » au terme « chaque compagnie » pour désigner ceux qui doivent garder et conserver certains renseignements, registres ou documents concernant la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

L'article 31 crée aussi le nouvel alinéa 37(1)a.1), qui accorde le pouvoir de réglementer la communication, entre tiers, de renseignements, de registres ou de documents portant sur la sécurité ferroviaire. Par exemple, il serait possible de prendre un règlement sur la présentation, par une compagnie de chemin de fer à des municipalités, de renseignements concernant la sécurité des opérations ferroviaires.

Le paragraphe 37(2), qui porte sur l'application des règlements, est modifié par substitution des mots « aux groupes ou aux catégories de personnes visés » aux mots « aux groupes ou aux catégories de personnes ou de compagnies visés ».

Le nouveau paragraphe 37(3) dispose que les renseignements, registres et documents déposés auprès du Ministre au titre de l'alinéa 37(1)b) sont réputés être des renseignements devant être fournis au Ministre au titre de la LTC.

2.2.10 INFRACTIONS (ART. 32)

L'article 32 du projet de loi modifie le paragraphe 41(2) de la LSF, qui porte sur les infractions liées à la contravention aux règlements, aux règles et aux autres mesures prévues par la LSF. Plus précisément, il modifie l'alinéa 41(2)b) afin d'inclure les arrêtés que peut prendre le Ministre conformément au nouvel article 32.01 de la LSF au nombre des mesures auxquelles la contravention est considérée comme une infraction.

2.2.11 LOI SUR LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES (ART. 33)

L'article 33 du projet de loi modifie l'article 46 de la LSF, qui énumère les mesures visées par cette loi qui ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*. Il ajoute à l'alinéa 46f) les avis que le Ministre transmet à une compagnie de chemin de fer pour lui enjoindre de mettre en œuvre des mesures de sûreté prévues au paragraphe 39.1(2). À l'heure actuelle, l'alinéa 46f) porte seulement sur les mesures de sûreté du transport ferroviaire établies en vertu du paragraphe 39.1(1) de la LSF. Il n'est pas nécessaire d'enregistrer auprès du greffier du Conseil privé ni de publier dans la *Gazette du Canada* les arrêtés, les ordres, les normes, les règles, les avis, les injonctions ministérielles et les mesures de sûreté figurant à l'article 46 de la LSF.

2.2.12 RÈGLEMENTS – GÉNÉRAL (ART. 34)

L'article 34 du projet de loi modifie l'article 47.1 de la LSF, qui autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant le système de gestion de la sécurité. Le projet de loi modifie substantiellement l'alinéa 47.1(1)c), qui porte sur les critères auxquels le système de gestion de la sécurité, et ses composantes, doivent se conformer. La mention des « principes de la science de la fatigue applicable à l'établissement des horaires », une composante obligatoire du système de gestion de la sécurité, est remplacée par le libellé plus général « gestion de la fatigue des employés ». Selon un représentant de Transports Canada, le terme « science de la fatigue » posait problème dans la rédaction de nouveaux règlements sur la gestion de la sécurité ferroviaire²².

L'article 34 modifie également le paragraphe 47.1(3) afin de permettre au gouverneur en conseil de prendre des règlements concernant le plan de gestion de l'environnement de la compagnie et son dépôt. Actuellement, ce paragraphe autorise simplement le gouverneur en conseil à prendre des règlements exigeant d'une compagnie qu'elle dépose auprès du Ministre des plans de gestion de l'environnement.

2.2.13 RÈGLEMENTS, RÈGLES ET ORDONNANCES D'APPLICATION GÉNÉRALE (ART. 35)

L'article 35 du projet de loi ajoute à la LSF le paragraphe 119(1.1), qui énumère les règlements pris en vertu de la LTC qui sont réputés être en vigueur rétroactivement, depuis la date de leur prise comme s'ils avaient été pris sous le régime de la LSF. Il semble que la majorité des règlements énumérés au nouveau paragraphe 119(1.1) et réputés pris sous le régime de la LSF visent les marchandises dangereuses et les installations pour leur manutention et leur stockage.

De plus, l'article 35 :

- ajoute le paragraphe 119(1.2), qui dispose que d'autres textes pris en vertu de la LTC, comme les règlements et les règles sur le trafic de certains chemins de fer ainsi que les règlements relatifs à l'abandon de lignes de chemin de fer et à l'hygiène ferroviaire, sont réputés avoir été pris sous le régime de la LSF;
- remplace le paragraphe 119(3) par les nouveaux paragraphes 119(2.1) et 119(2.2), qui précisent que, jusqu'à leur abrogation par le gouverneur en conseil ou le Ministre, les règlements et les ordonnances relatifs à la sécurité ferroviaire – à l'exception de ceux visés au paragraphe 119(2) – demeurent en vigueur s'ils répondent aux trois critères suivants :
 - avoir été pris par l'ancienne Commission canadienne des transports en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, abrogée depuis;
 - s'appliquer à au moins une compagnie de chemin de fer;
 - être toujours en vigueur.

2.3 DISPOSITIONS TRANSITOIRES (ART. 36 ET 37)

L'article 36 du projet de loi prévoit que les certificats d'aptitude délivrés par l'Office au titre du paragraphe 92(1) de la LTC préalablement à l'entrée en vigueur du projet de loi seront réputés avoir été délivrés au titre des nouveaux alinéas 92(1)a) et b) (art. 6 du projet de loi), une fois le projet de loi entré en vigueur.

L'article 37 du projet de loi prévoit qu'à la date d'entrée en vigueur de l'article 6 du projet de loi, certaines dispositions du *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer* continueront de s'appliquer jusqu'à ce que de nouveaux règlements soient pris. Ces dispositions concernent l'évaluation du niveau minimal d'assurance responsabilité d'un projet d'exploitation de chemin de fer ne visant pas un service ferroviaire de passagers.

2.4 DISPOSITIONS DE COORDINATION (ART. 38 ET 39)

L'article 38 du projet de loi vise à coordonner l'entrée en vigueur des articles 12 et 13 de celui-ci, qui remplacent les paragraphes 178(1) et 180.8(2) de la LTC, avec certaines dispositions de la *Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain*²³. Dans le cadre de cette dernière, des mesures temporaires ont été adoptées concernant la quantité minimum de grain que le Canadien National et le Canadien Pacifique doivent transporter. Le projet de loi tient donc compte de ces mesures, qui doivent expirer le 1^{er} août 2016²⁴.

L'article 39 du projet de loi coordonne l'entrée en vigueur de certaines des dispositions du projet de loi C-52 et de certaines dispositions du projet de loi C-627, si ce dernier reçoit la sanction royale²⁵. Les dispositions visées sont l'article 31, les paragraphes 32(3.2) et 32(4) et l'article 32.3 de la LSF.

2.5 ENTRÉE EN VIGUEUR (ART. 40)

Les articles 9 et 17 à 35(1) entreront en vigueur à la date de la sanction royale; tandis que le paragraphe 35(2) entrera en vigueur à la date fixée par décret.

Les articles 2 à 8, 10 à 14, 15, 16, 36 et 37 entreront en vigueur à la date fixée par décret, tandis que les articles 15 et 16 entreront en vigueur postérieurement aux autres articles.

3 COMMENTAIRE

Le niveau minimal d'assurance responsabilité exigée des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale qui transportent d'importantes quantités de certaines marchandises dangereuses ainsi que la caisse commune d'assurance responsabilité financée par les expéditeurs de marchandises dangereuses que propose le projet de loi C-52 s'inscrivent dans la suite logique de l'engagement pris par le gouvernement fédéral dans le discours du Trône de 2013 d'obliger les expéditeurs et les chemins de fer à souscrire des assurances supplémentaires²⁶.

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a entrepris l'examen de la sécurité ferroviaire du réseau de transport canadien en novembre 2013 et déposé son rapport final à la Chambre en mars 2015²⁷. Selon ce rapport, le Comité a entendu de nombreuses parties intéressées témoigner au sujet du régime de responsabilité civile et d'indemnisation en cas d'accidents ferroviaires.

En se fondant sur les témoignages, le Comité a conclu que l'assurance responsabilité que les compagnies de chemin de fer peuvent actuellement souscrire est limitée et épuisée. Des témoins, dont la Fédération canadienne des municipalités, ont recommandé la création d'une caisse commune pour couvrir les coûts liés aux interventions en cas de catastrophes, comme le déraillement et l'explosion à Lac-Mégantic en juillet 2013²⁸. Ils ont proposé que la caisse commune vienne compléter le régime de responsabilité actuel des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et qu'elle ressemble au fonds d'indemnisation commun des secteurs aérien

et maritime. La Fédération canadienne des municipalités a recommandé que tous ceux qui contribuent au risque (c.-à-d. les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer) cotisent à la caisse commune, tandis qu'un représentant du Canadien Pacifique a recommandé que seule la responsabilité des expéditeurs soit accrue. Les représentants des expéditeurs de marchandises dangereuses se sont opposés à toute suggestion voulant qu'ils contribuent davantage au régime de responsabilité²⁹.

Le Comité a recommandé :

[q]ue Transports Canada mette en œuvre une réforme complète du régime de responsabilité et d'indemnisation du réseau ferroviaire pour veiller à ce que les victimes et leurs familles obtiennent l'indemnisation à laquelle elles ont droit, à ce que le principe du pollueur-payeur soit maintenu et à ce que les contribuables ne soient pas obligés de payer les coûts liés à l'indemnisation, à l'assainissement et à la reconstruction en cas d'incident ferroviaire³⁰.

Le Comité a tenu trois réunions pour étudier le projet de loi en avril 2015 et a adopté des amendements aux dispositions des articles 8 et 10. Ces amendements étaient de nature similaire et visaient à indiquer clairement que la contribution par tonne imposée dans le cas de marchandises désignées doit être versée à la première compagnie de chemin de fer à transporter les marchandises à *un taux autre que le taux d'interconnexion*³¹. De cette manière, une compagnie qui ne fait que transférer des marchandises désignées sur une petite distance ne serait pas responsable de recueillir et de verser la contribution.

NOTES

1. [Projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire](#), 2^e session, 41^e législature.
2. Les mesures législatives prises par le ministre des Transports depuis juillet 2013 conformément à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* sont présentées en détail dans Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (TRAN), [Examen du régime canadien de sécurité des transports : le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité](#), mars 2015.
3. Transports Canada, [Archivé – Injonction ministérielle prise conformément à l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#), document d'information; Transports Canada, « [Arrêté pris par le ministre des Transports en vertu de l'art. 19 de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#) », *Arrêté ministériel, injonction ministérielle, ordres et lettre de réponse*; Gouvernement du Canada, [Archivé – Ordre préventif n° 32](#), document d'information.
4. Transports Canada, « [Mise à jour du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada](#) », *Nouvelle définition utilisée dans l'application de la nouvelle règle 62 et de la règle révisée 112 du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada*.
5. [Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#), DORS/2015-26, 6 février 2015.
6. [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(mise à jour des normes\)](#), DORS/2014-152, 13 juin 2014; [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(piles au lithium métal, PIU et mises à jour connexes\)](#), DORS/2014-306, 12 décembre 2014.

7. [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(mise à jour des normes\)](#), DORS/2014-52, 13 juin 2014.
8. [Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer](#), DORS/2014-258, 7 novembre 2014; [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire](#), DORS/2014-233, 10 octobre 2014.
9. *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10, [art. 113 à 115](#).
10. Office des transports du Canada, [Différends ferroviaires sur le niveau de service](#).
11. *Loi sur les transports au Canada*, [art. 7 à 42](#).
12. [Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer](#), DORS/96-337.
13. Office des transports du Canada, [Examen du Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer](#).
14. Fédération canadienne des municipalités et Association des chemins de fer du Canada, « [Bienvenue](#) », *Voisinage*.
15. Office des transports du Canada, [Compagnies de chemin de fer canadiennes de compétence fédérale](#).
16. Transports Canada, [Sécurité ferroviaire](#).
17. Le niveau minimal d'assurance responsabilité prévu au nouvel al. 93.1(1)b) et à l'annexe IV est calculé en fonction du type et du volume des marchandises transportées suivantes : les matières toxiques par inhalation, le pétrole brut et les marchandises dangereuses au sens de l'art. 2 de la [Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses](#), L.C. 1992, ch. 34.
18. On peut valablement présumer que ce recours s'inscrit dans la situation où une compagnie de chemin de fer néglige ou refuse d'indemniser un individu. De plus, la compagnie de chemin de fer poursuivie doit transmettre l'acte introductif d'instance à l'administrateur responsable de la Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées, puisque ce dernier sera partie à l'instance (nouvel art. 155.2).
19. À cette fin, le nouvel art. 154.8 prévoit que l'administrateur possède les pouvoirs d'un commissaire nommé en vertu de la [Loi sur les enquêtes](#), L.R.C. 1985, ch. I-11, partie I. De plus, les nouveaux art. 155.92 à 155.96 détaillent certains rôles attribués à l'administrateur, dont la tenue de registres et livres comptables, ainsi que la publication d'un rapport annuel. À noter également que l'administrateur est assisté d'un administrateur adjoint, tous deux étant nommés par le gouverneur en conseil, à titre inamovible, pour un mandat maximal renouvelable de cinq ans (nouveaux art. 153.7 et 153.8).
20. Comme il est prévu à la colonne 1 de la « Liste des marchandises dangereuses » figurant au chapitre 3.2 des *Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses – Règlement type*, 18^e éd. rév., 2013, publiées par les Nations Unies.
21. Transports Canada, [La ministre Raitt présente un projet de loi visant à accroître la sécurité ferroviaire et l'imputabilité de l'industrie](#), document d'information, février 2015.
22. TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 23 avril 2015, 1540 (Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, ministère des Transports).
23. [Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain](#), L.C. 2014, ch. 8, par. 10(2) et 12(2).
24. Ces changements expirent le 1^{er} août 2016 ou à une date ultérieure si une résolution adoptée par les deux Chambres du Parlement proroge leur entrée en vigueur; voir la [Loi sur le transport ferroviaire équitable pour les producteurs de grain](#), art. 15.

25. [Projet de loi C-627, Loi modifiant la Loi sur la sécurité ferroviaire \(sécurité des personnes et des biens\)](#), 2^e session, 41^e législature.
26. Gouvernement du Canada, [Discours du Trône](#), 2^e session, 41^e législature, 16 octobre 2013, p. 17.
27. TRAN (mars 2015).
28. TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 15 mai 2014, 0850 (Pauline Quinlan, coprésidente, Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale, mairesse, Ville de Bromont, Fédération canadienne des municipalités); TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 1^{er} avril 2014, 0955 (Daniel Gardner, professeur, Faculté de Droit, Université Laval, à titre personnel).
29. TRAN, [Témoignages](#), 2^e session, 41^e législature, 10 avril 2014, 0925 (Bob Bleaney, vice-président, Relations extérieures, Association canadienne des producteurs pétroliers; Greg Stringham, vice-président, Sables bitumineux et marchés, Association canadienne des producteurs pétroliers).
30. TRAN (mars 2015), recommandation 4.
31. TRAN, [Huitième rapport](#), mai 2015.