

L'analyse de la législation et de l'administration fédérales dans le domaine des transports

TOME II Les activités

Antoine Ambroise
Gilles Bouchard
Jacques Champagne



Sous la direction de Pierre-Emile Tremblay,
Service des Relations Extraministérielles,
Bureau du sous-ministre,
Ministère des Transports du Québec

Avril 1975

371153

MINISTÈRE DES TRANSPORTS
CENTRE DE DOCUMENTATION
700, BOUL. RENÉ-LÉVESQUE EST,
21^e ÉTAGE
QUÉBEC (QUÉBEC) - CANADA
G1R 5H1

L'ANALYSE DE LA LEGISLATION
ET
DE L'ADMINISTRATION FEDERALES
DANS
LE DOMAINE DES TRANSPORTS

TOME II

LES ACTIVITES

Antoine AMBROISE
Gilles BOUCHARD
Jacques CHAMPAGNE

*Sous la direction de Pierre-Emile TREMBLAY,
Service des Relations Extraministérielles,
Bureau du sous-ministre,
Ministère des Transports du Québec.*

CANQ
TR
BSM
133
v. 2

Avril 1975

T/O
BSM
119
3

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
INTRODUCTION.....	2
 <u>CHAPITRE PREMIER</u>	
LEGISLATION GENERALE ET SYSTEME FEDERAL DES TRANSPORTS.....	5
 <u>CHAPITRE DEUXIEME</u>	
TRANSPORT AERIEN.....	33
 <u>CHAPITRE TROISIEME</u>	
TRANSPORT FERROVIAIRE.....	57
 <u>CHAPITRE QUATRIEME</u>	
TRANSPORT MARITIME.....	106
 <u>CHAPITRE CINQUIEME</u>	
TRANSPORT PAR PIPELINES.....	150
 <u>CHAPITRE SIXIEME</u>	
TRANSPORT ROUTIER.....	166
CONCLUSION.....	190
 <u>ANNEXE</u>	
LISTE DES LOIS FEDERALES DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS.....	212

Introduction

L'inventaire des activités postulées par la législation fédérale dans le domaine des transports à la lumière de la grille d'analyse inspirée de l'approche systémique prend l'allure d'une gageure à la lecture de cette législation constituée par un ensemble de quatre vingt trois (83) textes de lois traitant d'une multitude de sujets. En effet, on y retrouve difficilement cette vision intégrée que nous recherchons. On est plutôt frappé par le caractère disparate, désarticulé de cette législation construite au cours des ans pour répondre - si l'on fait exception à la Loi nationale sur les transports de 1967-à des besoins urgents et ponctuels, sans plan d'ensemble, sans cadre cohérent.

Le choix de l'approche systémique, approche intégrative par excellence, comme instrument d'analyse pour expliquer une telle réalité peut de ce fait surprendre au prime-abord; mais, à la réflexion, ne faut-il pas admettre que l'utilité d'un modèle se mesure dans sa capacité de mettre en lumière des relations que la simple apparence ne révèle pas? En ce sens le modèle élaboré est tout à fait pertinent pour permettre d'effectuer cet inventaire et cette compilation des activités postulées par la législation fédérale dans le domaine des transports.

N.B.: Antoine Ambroise a rédigé le premier, deuxième et sixième chapitres ainsi que l'introduction et la conclusion. Gilles Bouchard a rédigé le troisième chapitre. Jacques Champagne est l'auteur du quatrième chapitre.

Pour une meilleure utilisation de ce modèle d'analyse, il est indispensable de satisfaire à toutes les exigences(1) qui doivent être respectées lors de l'élaboration d'un modèle systémique. Nous y arriverons si, au préalable, il nous est possible de dégager les objectifs du système fédéral des transports à la lumière de la législation en cette matière.

Le premier chapitre de cette recherche sera entièrement consacré à la détermination des objectifs généraux du système de transport. Pour ce faire nous ne tiendrons compte que des lois à caractère général affectant directement ou indirectement le système de transports, prenant pour acquis que les objectifs secondaires, sectoriels ou spécifiques des différentes lois régissant les cinq (5) secteurs de transports s'inscrivent dans l'ensemble des objectifs généraux. Nous avons aussi, pour les besoins de cette étude, considéré objectifs et politiques comme synonymes.

(1) Murdick R.G. et Ross F.E. (1971) ont identifié quatre ordres de priorité qui retiendront l'attention de celui qui fait usage de cette méthode d'approche. Il faut distinguer, disent-ils:

- le ou les objectifs du système et de ses sous-systèmes,
- l'environnement du système ou de ses sous-systèmes,
- les composantes de système ou de ses sous-systèmes et la nature de leur dépendance,
- l'interdépendance des composantes, leur intégration et leur ajustement mutuel.

Murdick R.G. et Ross, F.E. Information Systems for Modern Management. Englewood Cliffs. N.J. Prentice-Hall, 1971.

Il s'agira d'une macro-analyse indispensable avant d'entreprendre ce regroupement des activités postulées par la législation de chaque secteur des transports. Ce sera l'occasion, il va de soi, de se pencher avec attention sur la fameuse loi nationale sur les transports de 1967.

Les cinq autres chapitres seront consacrés aux cinq sous-systèmes du système des transports, soit le transport aérien, le transport ferroviaire, le transport maritime, le transport par pipelines et le transport routier. C'est à ces niveaux que s'effectuera l'inventaire des activités postulées par la législation pour chaque secteur (sous-système) de transport. Il s'agira dans chaque cas, comme il a été dit précédemment, d'une triple confrontation au cours de laquelle les activités de transformation (conception, régulation, production) seront mises en relation tantôt avec les facteurs de production (personnel, équipement, finance) tantôt avec les types de transport (transport des personnes, transport des marchandises) tantôt avec l'environnement.

Pour plus d'uniformité et de rigueur le même canevas de présentation sera respecté dans les cinq (5) chapitres consacrés aux cinq secteurs de transport. Chaque chapitre comprendra deux sections: la première fera le recensement des lois du secteur et fournira une brève description de celles qui sont les plus spécifiques au secteur, la seconde, intitulée: Description du secteur, fera intervenir le modèle d'analyse exposé plus haut.

CHAPITRE PREMIER

Législation générale

et

système fédéral

des transports

TABLE DES MATIERES

LEGISLATION GENERALE ET SYSTEME FEDERAL DES TRANSPORTS

	<u>PAGE</u>
1.1 Classification de la législation.....	8
1.2 Analyse des lois de la première et de la seconde catégories.....	10
1.2.1 Lois de portée générale régissant directement tout le domaine des transports ou plus d'un mode de transport.....	10
1.2.1.1 L'Acte de l'Amérique du Nord Britannique	10
1.2.1.2 La Loi nationale sur les transports de 1967 (SRC 1970, ch. N-17).....	12
1.2.1.2.1 Le contexte national avant la loi nationale des transports de 1967.....	12
1.2.1.2.2 Description de la loi nationale sur les transports.....	18
1.2.1.2.3 La politique nationale des transports de 1967.....	19
1.2.1.2.3.1 Enoncé de la politique.....	19
1.2.1.2.3.2 Champ d'application.....	22
1.2.1.3 La loi sur les transports (SRC 1970, ch. T-14).....	23
1.2.1.4 La loi sur le ministère des transports (SRC 1970, Ch. T-15).....	24
1.2.1.5 La loi sur les travaux publics (SRC 1970, Ch. P-38).....	25
1.2.2 Lois de portée générale pouvant affecter le domaine des transports.....	25
1.2.2.1 Proclamation désignant le Ministre d'Etat chargé des affaires urbaines (DORS/71/320)	25
1.2.2.2 La Loi sur le Ministère de l'expansion économique régionale (SRC 1970 ch. R-4)..	27

	<u>PAGE</u>
1.2.2.3 La loi sur le Ministère de l'industrie et et du commerce (SRC 1970, ch. I-11).....	28
1.2.2.4 La loi sur l'aménagement rural et le déve- loppement agricole (SRC 1970, ch. A-4)....	28
1.2.2.5 La loi sur les ressources et les relevés techniques (SRC 1970, ch. L-7).....	30
1.2.2.6 La loi sur le Ministère des Affaires in- diennes et du nord canadien (SRC 1970, ch. I-7).....	30
1.2.2.7 La loi établissant la société de dévelop- pement du Cap-Breton (SRC 1970, ch. C-13)	31

1.1 Classification de la législation

De l'examen de la législation fédérale actuellement en vigueur dans le domaine des transports il se dégage trois catégories de lois

1.1.1 Les lois de portée générale régissant directement tout le domaine des transports ou plus d'un mode de transport

Cinq lois sont à signaler dans cette catégorie:

- L'acte de l'Amérique du Nord britannique;
- la loi nationale sur les transports (SRC 1970, ch. n-17);
- la loi sur les transports (SRC 1970, ch. T-14);
- loi sur le ministère des transports (SRC 1970, ch. T-15);
- la loi sur les travaux publics (SRC 1970, ch. P-38).

1.1.2 Les lois de portée générale pouvant affecter le domaine des transports

Dans cette catégorie, nous relevons les lois suivantes:

- Proclamation désignant le Ministre d'Etat chargé des Affaires urbaines (DORS/71/320);

- la loi sur le Ministère de l'Expansion économique régionale (SRC 1970, ch. R-4);
- la loi sur le ministère de l'Industrie et du Commerce (SRC 1970, ch. T-11);
- la loi sur l'Aménagement rural et le développement agricole (ARDA) (SRC 1970, ch. A-4);
- la loi sur les ressources et les relevés techniques (SRC 1970, ch. R-7);
- la loi sur le ministère des Affaires indiennes et du Nord Canadien (SRC 1970, ch. I-7);
- la loi établissant la Société de développement du Cap-Breton (SRC 1970, ch. C-13).

1.1.3 Les lois spécifiques à un secteur des transports

Les lois pertinentes de cette troisième catégorie au nombre de quarante (40) seront étudiées lors de l'étude de chaque secteur de transport dans les chapitres qui vont suivre. On tiendra aussi compte des lois de la première et de la seconde catégorie dans la mesure où certains de leurs articles ou parties portent spécifiquement sur un secteur. C'est ainsi par exemple que la troisième partie de la loi nationale sur les transports entièrement consacrée au transport extraprovincial par véhicules à moteur sera analysée dans le chapitre traitant du transport routier.

1.2 Analyse des lois de la première et de la seconde catégories (1)

1.2.1 Lois de portée générale régissant directement tout le domaine des transports ou plus d'un mode de transport

1.2.1.1 L'Acte de l'Amérique du nord britannique (2)

L'article 91 de la Constitution canadienne définit le champ de juridiction du gouvernement central. Dans la liste de ses pouvoirs nous relevons:

- les amarques, les bouées, les phares et l'île du Sa-
ble;
- la navigation et les expéditions par eau;
- la quarantaine, l'établissement et le maintien d'hô-
pitaux de marine;
- les passages d'eau (ferries) entre une province et
tout pays britannique ou étranger, ou entre deux
provinces.

Ces points, peut-on alléguer, ne concernent que le transport maritime et même de façon très spécifique. On comprend aisément pourquoi cet Acte ne

(1) Dans le cadre de cette analyse, nous avons retenu les lois dans leur version telles qu'elles apparaissent pour la plupart, dans les statuts révisés du Canada de 1970. Il n'est pas d'un grand intérêt de remonter à la version originale puisque cette dernière a été amendée maintes et maintes fois. Ce qui a altéré sensiblement le contenu initial.

(2) Pour une information plus complète sur les aspects constitutionnels du transport au Canada, voir les parties traitant de ces aspects au tome I.

fait pas mention du transport aérien et du transport par véhicules à moteur par exemple. Cependant la clause générale suivante du même article élargit considérablement la juridiction du gouvernement fédéral en matière de transport:

Les catégories de matière expressément exceptées dans l'énumération des catégories de sujets exclusivement assignés par le présent acte aux législatures des provinces.

Paradoxalement c'est dans l'énumération des pouvoirs exclusifs des législatures provinciales que nous devons puiser pour compléter le champ de la compétence fédérale en matière de transports. L'article 92 se lit comme suit: Dans chaque province, la législature pourra exclusivement légiférer sur les matières entrant dans les catégories des sujets ci-dessous énumérés, savoir:

"Les ouvrages et entreprises d'une nature locale, autres que ceux qui sont énumérés dans les catégories suivantes:

- a) lignes de bateaux à vapeur ou autres navires, chemins de fer, canaux, télégraphes et autres ouvrages et entreprises reliant la province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au delà des limites de la province".*

1.2.1.2 La loi nationale sur les transports de 1967
(SRC 1970, ch. N-17)

1.2.1.2.1 Le contexte national avant la loi nationale des transports de 1967

Le système de transport canadien actuel est la résultante de la combinaison de facteurs multiples. La dimension géographique du pays, la faible densité de sa population, le désir de cimenter l'unité nationale, la volonté de limiter l'expansionnisme américain, le partage des juridictions entre les différents niveaux de gouvernements, la croissance économique rapide du pays, les disparités régionales et le développement technologique sans précédent dont les débuts remontent à la fin du siècle dernier ont façonné une physionomie, sinon originale, du moins spécifique au domaine des transports canadiens. Pour certains il s'agit de l'un des meilleurs systèmes de transport au monde(3). Loin de nous l'idée de

(3) Le président directeur général du Canadien Pacifique N.R. Crump déclarait en 1971: "The fact that we are a numerically small people strung out over vast distances leads to a transport-intensive/economy. For example, on a per capita basis Canada has twice as many miles of railway mainline as does the United States and 40% more miles of surfaced road?"

Pour le Dr. J.J. Green du conseil des sciences au Canada: "Canada is the second most active aviation Country... . We rely upon aircraft for transportation, for exploration and the exploitation of natural resources, and for the maintenance of national Sovereignty".

in John Screiner: Transportation: The Evolution of Canada's Networks Mc Craw Hill Ryerson Ltd and Maclean Hunter Ltd 1968 p. 1.

confirmer ou d'infirmer cette assertion! Nous pensons cependant qu'il serait hasardeux de lier cette "réussite" à des lignes de conduite toujours clairement définies, à une cohérence de pensée et d'action. C'est au contraire, un domaine qui a longtemps souffert d'une insatisfaction générale(4) en ce qui a trait à la définition d'une politique cohérente des transports.

De la Confédération jusqu'à la seconde guerre mondiale, le transport au Canada a été fortement dominé par les chemins de fer jouissant de ce fait d'une situation de monopole ou de quasi-monopole. Après la seconde guerre mondiale, le développement de nouveaux moyens de transport changea les règles du jeu. A une situation monopolistique succéda une situation de concurrence pour laquelle les chemins de fer étaient mal préparés. La rapidité et le confort des autres moyens de transport, la réglementation du trafic et des tarifs des chemins de fer alors que les autres moyens de transport y échappaient, le fardeau du service public hérité de la période précédente se conjugaient pour placer le transport ferroviaire dans une situation de plus en plus difficile:

"Bien que, en chiffre rond, le volume transporté par les chemins de fer soit demeuré à un niveau assez constant, leur part dans les revenus du transport interurbain, par tonnes-villes, est passé d'environ 75% du total qu'il était en 1949 à seulement un peu plus

(4) John Munro: "New Directions in Canadian Transportation Policy". Transportation Journal Winter 1968 vol 8 no 2 p. 34.

de 60% en 1953. En 1959 cette proportion s'élevait à près de 50%". (5)

La concurrence a entraîné une baisse des tarifs dans le transport des produits manufacturés, principale source de revenus des compagnies de chemins de fer. Comme de plus la concurrence a eu des effets inégaux dans les différentes régions du pays, le transport par chemin de fer continuait à exercer son activité monopolistique dans ces régions tentant ainsi tant bien que mal de lutter contre la concurrence sauvage qui avait cours au centre du pays. Les provinces les plus éloignées (l'ouest) et les moins fortunées (l'est) étaient donc de ce fait pénalisées. Pour tempérer les résultats inégaux de la concurrence dans les différentes régions, le gouvernement fédéral entreprit une série d'actions et d'interventions ponctuelles sous forme d'aide financière aux régions les plus sérieusement touchées. De telles mesures, il va de soi, n'atteignaient pas le mal à sa racine. Conscient de ce fait, le gouvernement institua le 13 mai 1959 une commission royale d'enquête présidée par M. A. Mac Pherson, avec le mandat "d'enquêter et faire des recommandations au sujet des problèmes relatifs au transport ferroviaire au Canada ainsi que sur la possibilité de supprimer ou d'atténuer les inégalités de notre régime de tarifs-marchandises". La Commission compléta et déposa son rapport en 1961 et ce n'est que le 9 janvier 1967, six années plus tard, que le Parlement canadien dota le pays d'une véritable politique nationale des transports inspirée des recommandations de la commission.

(5) Gouvernement du Canada. Commission Royale d'enquête sur le transport (Commission Mc Pherson) vol. I
p. 14-15 1961.

Avant d'étudier les grandes lignes de cette politique, il est intéressant de connaître les conclusions du rapport de la Commission d'enquête. Les quatre points suivants les résumant à merveille:

1. Le transport au Canada devrait être réglementé le moins possible, dans la mesure où l'intérêt public est protégé, et la réglementation qui subsistera devra s'appliquer à tous les voituriers de façon juste et raisonnable.
2. L'Etat doit encourager la rationalisation des installations et de l'exploitation des chemins de fer, et lorsque, pour des raisons de politique nationale, on estime qu'il est nécessaire de maintenir un transport ferroviaire tel qu'un service de voyageurs ou une ligne d'embranchement déficitaires, les chemins de fer devraient pouvoir toucher des subventions de l'Etat afin de recouvrer les pertes qu'ils subissent ainsi.
3. Aucun mode de transport ne devrait être particulièrement désigné comme moyen de politique nationale si l'exploitation de ce service comporte quelque fardeau, à moins que ne soit fournie à ce mode de transport une compensation suffisante pour prévenir le bouleversement dans un domaine de transport où la concurrence existe.

4. L'aide au transport destiné, d'après une politique nationale, à aider certains expéditeurs et certaines régions, doit être reconnue pour ce qu'elle est et ne devrait pas être déguisée sous forme de subvention à l'industrie du transport. En outre, lorsqu'une aide de ce genre est distribuée aux divers moyens de transport, elle devrait l'être à tous les voituriers, sans distinction(6).

Comme nous l'avons dit, il a fallu attendre six années pour voir les recommandations se traduire en politique nationale dans le cadre d'une législation. Selon le professeur John Munro, de Simon Fraser University, deux raisons expliquent cette longue attente: l'instabilité politique au fédéral au début des années '60 et l'opposition (7) plus ou moins farouche qui s'est installée autour des principes de base qui soutiennent les recommandations de la Commission d'enquête. Cette opposition, ajoute-t-il, ne s'alimentait pas dans

(6) Gouvernement du Canada. Commission Royale d'enquête sur le transport (Commission Mc Pherson) vol I p. 33, 1961.

(7) For a country preoccupied with questions on national unity and with a long history of economic and emotional dependance on transportation to foster that unity, the institution of a system of transport regulation that would allow transportation companies significant freedom in offering and pricing their services could be expected to generate opposition" in John Munro: New Directions in Canadian Transportation Policy. Transportation Journal Winter 1968 vol 8 No 2 p. 37.

les rangs des deux grandes compagnies canadiennes de chemins de fer. Les compagnies maritimes de leur côté, affichaient une attitude compréhensive eu égard à l'impact potentiel des recommandations de la Commission. Il en est, d'ailleurs, de même des gouvernements provinciaux des Maritimes et de l'Ouest, historiquement grands bénéficiaires des subventions fédérales en matière de transport. C'est au sein même du Parlement canadien que les obstacles à l'implantation des recommandations de la Commission se dressèrent. Quant aux provinces du centre-Ontario et Québec-elles ne tardèrent pas à afficher leur opposition quand le fédéral manifesta le désir de reprendre sous sa juridiction le transport routier interprovincial. On sait que pour des raisons pratiques et historiques l'exercice de cette juridiction avait été confié aux provinces en 1964.

Quoiqu'il en soit, une législation générale en matière de transport devenait de plus en plus urgente. Un premier projet de loi pour l'implantation des recommandations de la Commission a été déposé à la chambre des Communes en 1964. Dans l'intervalle, il y eut les élections fédérales de 1965 et la grève de 1966. L'étude en Commission du projet de loi commença en octobre 1966 et les organismes intéressés produisirent 1,300 pages de témoignages. Le débat eut lieu au parlement du 20 décembre 1966 au 27 janvier 1967 et le 9 février 1967 le projet de loi recevait la sanction royale.

1.2.1.2.2 Description de la loi nationale sur les transports

"La loi définissant et appliquant une politique nationale des Transports au Canada" comprend quatre parties précédées d'une introduction générale. Cette introduction renferme l'énoncé de la politique nationale des transports et le champ d'application de cette politique.

Pour faciliter l'application de cette politique, il a été prévu, dans la première partie de cette loi, la création de la Commission canadienne des transports. Cet organisme n'est pas le premier du genre dans l'administration fédérale des Transports. Bien d'autres commissions ont existé avant elle. C'était le plus souvent des agences spécifiques à des modes de transport. Il y eut la Commission canadienne Maritime, la Commission des Transports du Canada. La Commission canadienne des Transports diffère de ses prédécesseurs par l'étendue du mandat, des pouvoirs et des fonctions(8) que lui confère la nouvelle loi. La partie II de cette loi réglemente le transport par pipelines pour denrées, la partie III le transport extraprovincial par véhicule à moteur(9), la partie IV(10) complétant la loi sur les

(8) Le mandat, les pouvoirs et fonctions de la CCT ont été étudiés dans le premier rapport portant sur les organismes publics ou para-publics oeuvrant dans ce domaine.

(9) Devant l'opposition des provinces particulièrement du Québec, cette partie de la loi a été mise en veilleuse.

(10) Les parties II, III et IV de la loi seront étudiées en détail dans les chapitres qui vont suivre.

chemins de fer dégage la compétence générale de la CCT en matière de transport par chemins de fer.

1.2.1.2.3 La politique nationale des transports de 1967

1.2.1.2.3.1 Énoncé de la politique

La loi nationale sur les transports dans sa présentation rompt avec la tradition. Elle est en effet coiffée d'un préambule déclaratoire intitulé: "politique nationale des transports" qui dégage sans équivoque la nouvelle orientation de la politique canadienne des transports.

L'énoncé de cette politique vise essentiellement à institutionnaliser la concurrence entre les différents moyens de transport. La concurrence, nous dit-on, doit avoir pour effet de stimuler la prospérité et le développement économique du pays et de mieux servir les besoins des Canadiens pour un système de transport économique, efficace, adéquat. Pour atteindre cet objectif, on se propose de corriger les écarts de législation susceptibles d'engendrer une concurrence déloyale entre les différents moyens de transport agissant à titre de service public commandé et de faire supporter par chaque moyen de transport une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics. De plus,

les prix à travers le Canada ne doivent pas désavantager un type de trafic, ni constituer un obstacle excessif à l'échange des denrées à l'intérieur du pays. Ces prix ne doivent pas non plus nuire au développement des industries canadiennes et au commerce d'exploitation du pays.

Il n'est pas superflu de reprendre in extenso l'énoncé de cette politique. Le texte, comme on le verra, respecte les recommandations et conclusions du rapport Mac Pherson:

"Il est par la présente déclaré qu'un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas est essentiel à la protection des intérêts des usagers des moyens de transport et au maintien de la prospérité et du développement économique du Canada, et que la façon la plus sûre de parvenir à ces objectifs est vraisemblablement de rendre tous les moyens de transport capables de soutenir la concurrence dans des conditions qui assureront, compte tenu de la politique nationale et des exigences juridiques et constitutionnelles,

- a) que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport;
- b) que chaque moyen de transport supporte, autant que possible, une juste part du prix de revient réel des ressources, des facilités et des services fournis à ce moyen de transport grâce aux deniers publics;
- c) que chaque moyen de transport soit, autant que possible, indemnisé pour les ressources, les facilités et les services qu'il est tenu de fournir à titre de service public commandé;
- d) que chaque moyen de transport achemine, autant que possible, le trafic à destination ou en provenance de tout point au Canada à des prix et à des conditions qui ne constituent pas
 - (i) un désavantage déloyal à l'égard de ce trafic plus marqué que celui qui est inhérent à l'endroit desservi ou au volume de ce trafic, à l'ampleur de l'opération qui y est reliée ou au type du trafic ou du service en cause, ou

(ii) un obstacle excessif à l'échange des denrées entre des points au Canada ou un découragement déraisonnable du développement des industries primaires ou secondaires ou du commerce d'exportation dans toute région du Canada ou en provenant, ou du gouvernement de denrées passant par des ports canadiens;

et la présente loi est édictée en conformité et pour la réalisation de ces objectifs dans toute la mesure où ils sont du domaine des questions relevant de la compétence du parlement en matière de transport".

1.2.1.2.3.2 Champ d'application

Le champ d'application de cette politique nationale n'est nullement limité à un moyen de transport comme ce fut presque toujours le cas pour les autres législations en matière de transport. Elle s'applique à tous les moyens de transport au Canada:

- au transport par chemin de fer auquel s'applique la loi sur les chemins de fer;
- au transport par air auquel s'applique la loi sur l'aéronautique;

- au transport par eau auquel s'applique la loi sur les transports et tous les autres modes de transport par eau ressortissant à l'autorité législative du Parlement du Canada;
- au transport par pipelines pour denrées reliant une province à une ou plusieurs autres ou s'étendant au-delà des limites d'une province et
- au transport effectué par une entreprise de transport par véhicule à moteur reliant une province à une ou plusieurs autres ou s'étendant au-delà des limites d'une province(11).

1.2.1.3 La loi sur les transports (SRC 1970, ch. T-14)

Cette loi concerne le transport par chemins de fer, navires et aéronefs. Elle est largement complétée par la loi nationale des Transports. Dans sa première partie, cette loi définit les devoirs de la CCT, l'application de la loi nationale sur les transports, les conditions de demande et de livraison de permis d'exploitation par la Commission ainsi que la durée du permis. La seconde partie traite plus spécifiquement de la régulation du transport par eau. La troisième partie de la loi régleme les conditions de trafic, de taxes et de taux auxquels un détenteur de permis doit se soumettre. La quatrième partie est consacrée à ce qu'on appelle les taxes convenues. Il s'agit d'une taxe pour le transport d'un point du Canada à un autre point du pays de marchan-

(11) Loi nationale sur les Transports, ch. V-17, 1970, art. 4.

dises d'un expéditeur à la suite d'entente entre le voiturier et l'expéditeur. Cette entente doit se faire dans les conditions prévues par la présente section de la loi sur les transports.

1.2.1.4 La loi sur le ministère des Transports (SRC 1970, ch. T-15)

Cette loi créant le ministère des Transports définit la composition de l'exécutif du Ministère et les pouvoirs octroyés au ministre:

Le ministre a l'administration, la charge et la direction de tous les chemins de fer et canaux de l'Etat, de tous les ouvrages et propriétés qui en dépendent ou s'y rattachent, de la perception des droits sur les canaux publics, et de toutes les affaires qui en relèvent, de même que des personnes et fonctionnaires préposés à ce service (art. 7).

Il exerce d'autres pouvoirs et fonctions autrefois dévolus au ministre de la Marine et au ministre de la Défense concernant l'aviation civile. Il exerce la surveillance sur les corps publics désignés, peut bénéficier du transfert de certains pouvoirs du ministre des travaux publics et dirige la construction ou la réparation d'ouvrages.

1.2.1.5 Loi sur les travaux publics (SRC 1970, ch. P-38)

Le ministre des Travaux publics a de vastes pouvoirs en ce qui concerne l'administration, la charge et la gestion des biens suivants, appartenant au Canada, et des services énumérés au présent article, savoir:

- les barrages, les usines hydrauliques, la construction et la réparation de havres, jetées et ouvrages ayant pour objet d'améliorer la navigation sur certaines eaux... ;
- les chemins et les ponts appartenant au Canada (art. 9).

L'action du ministre des Travaux publics est donc directe sur l'infrastructure d'au moins deux secteurs de transport soit le transport maritime et le transport routier.

1.2.2 Lois de portée générale pouvant affecter le domaine des transports

1.2.2.1 Proclamation désignant le Ministre d'Etat chargé des Affaires urbaines (DORS/71/320)

La création toute récente d'un département d'Etat chargé des Affaires urbaines a de toute évidence introduit un nouvel interlocuteur dans le domaine des transports, plus spécifiquement dans le transport ur-

bain. Nulle part cependant dans la proclamation il n'est fait mention du transport urbain comme tel, mais le mandat général qui a été confié au ministre d'Etat lui laisse la main libre pour intervenir selon son bon vouloir sur mille et une facettes de la vie urbaine. Quel est ce mandat? Le département d'Etat aux Affaires urbaines est chargé de la formulation et de l'élaboration de lignes de conduite concernant les activités du gouvernement canadien qui influent sur l'environnement urbain. De plus, le ministre d'Etat chargé des Affaires urbaines est appelé à formuler et à élaborer des lignes de conduite applicables en prenant les mesures nécessaires, dans des domaines relevant de la compétence fédérale en ce qui concerne:

- les moyens les plus à même de permettre au gouvernement canadien d'avoir une influence bénéfique sur l'évolution de l'urbanisation au Canada;
- l'intégration des lignes de conduite en matière d'urbanisme ou autres directives et programmes du gouvernement canadien;
- la promotion de la collaboration dans le domaine des Affaires urbaines avec les provinces et, par leur intermédiaire, avec les municipalités, et avec le public et des organisations privées.

De cette déclaration, il est évident que ce ministère a un rôle important à jouer dans l'éla-

boration de politiques touchant le transport urbain.

1.2.2.2 La loi sur le Ministère de l'expansion économique régionale (SRC 1970, ch. R-4)

Les possibilités d'intervention du ministère de l'Expansion économique régionale telles que révélées dans la loi créant ce ministère, peuvent se faire sentir dans tous les domaines ayant une incidence sur le développement économique et social ou sur l'expansion économique au Canada. Comme il ne fait pas de doute que le domaine des transports fait partie de la mission économique du Gouvernement, le ministère peut arrêter des politiques, élaborer des stratégies et mettre en branle des réalisations dans le domaine des transports. C'est ainsi que selon l'article 7 de cette loi, le ministre doit élaborer des plans en vue de l'expansion économique et du relèvement social des zones spéciales..., avec l'approbation du gouverneur en conseil, pourvoir à la coordination dans la mise en oeuvre de ces plans... , réaliser les parties de ces plans dont la réalisation ne peut être assurée convenablement par d'autres organismes gouvernementaux ou para-gouvernementaux. Il peut de plus verser à une province, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des subventions ou prêts pour une partie du coût en capital de l'établissement, de l'expansion ou de la modernisation d'un ouvrage ou d'une installation en vue de l'expansion économique d'une zone spéciale (art. 9).

Il peut aussi fournir une aide financière à une entreprise commerciale exploitée par une personne dans une zone spéciale (art. 10). Dans le premier cas, cet ouvrage ou cette installation peut fort bien se situer dans le domaine qui nous intéresse. Il en est de même d'ailleurs de l'entreprise commerciale, dans le second cas, qui peut être une compagnie de transport.

1.2.2.3 La loi sur le ministère de l'Industrie et du Commerce (SRC 1970, ch. I-11)

Par son caractère général, la loi créant le ministère de l'Industrie et du Commerce suit la même logique que celle créant le ministère de l'Expansion économique régionale. Aucun domaine ou secteur particulier n'est spécifiquement concerné. A l'article 5 de cette loi on peut relever dans les fonctions supplémentaires du ministre, certaines déclarations susceptibles d'intéresser le domaine des transports. Le ministre doit, entre autres fonctions, fournir les services de soutien pour le développement industriel et commercial(5e). L'industrie du transport étant un élément non négligeable de l'industrie canadienne, on peut penser que le ministre de l'industrie et du commerce fournira de tels services aux entreprises de transport.

1.2.2.4 La loi sur l'aménagement rural et le développement agricole (SRC 1970, ch. A-4)

Le ministre de l'Expansion économique régionale qui est responsable de l'administration de cet-

te loi peut:

entreprendre conjointement avec le gouvernement de la province ou avec un organisme de ce dernier, des projets en vue d'une utilisation et d'une exploitation économique plus efficace des terres rurales (art. 3).

Il peut de plus verser à la province des contributions relatives au coût de semblables projets entrepris par le gouvernement de la province ou un organisme de ce dernier. Il peut finalement:

préparer et entreprendre directement ou en collaboration avec le gouvernement de toute province ou tout organisme de ce dernier, des programmes de recherches et d'enquêtes sur l'utilisation et l'exploitation économique plus efficace des terres rurales dans cette province (art. 3).

Cette loi ne touche pas directement le domaine des transports, mais pour atteindre son objectif qui est l'utilisation et l'exploitation économique plus efficace des terres rurales, une infrastructure routière ou ferroviaire devient un élément déterminant. Si elle n'existe pas, il faut la prévoir dans les projets et les programmes de recherches et d'enquêtes.

1.2.2.5 Loi sur les ressources et les ~~revenus~~ techniques (SRC 1970, ch. R-7)

L'administration de cette loi est confiée au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Au premier abord, il n'y a qu'une relation indirecte entre cette loi et le domaine à l'étude. En effet, le ministre peut non seulement étudier, revoir constamment et examiner toute recommandation relative aux questions concernant... le transport... des ressources de cette nature (art. 6), mais encore il peut élaborer des projets visant la conservation, l'exploitation et l'utilisation des ressources susmentionnées... et prendre des mesures en vue de la réalisation de semblables projets (art. 7). Il est probable que l'élaboration de tels projets exige l'ouverture de chemins d'accès, la pose de voies ferrées ou quelque aménagement portuaire ou installations aériennes.

1.2.2.6 Loi sur le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien (SRC 1970, ch. I-7)

Le ministère des Affaires indiennes et du nord canadien a de larges attributions en ce qui concerne les réserves indiennes et les affaires des territoires du nord-ouest et du Yukon. C'est à lui que revient la tâche de coordonner l'activité des divers ministères, départements, directions et organismes du gouvernement fédéral.

déral du Canada (art. 5). Cette coordination s'effectue dans le domaine des transports sur les territoires mentionnés en ce qui concerne par exemple les chemins dans les réserves et les routes d'accès. Le ministre est aussi chargé d'entreprendre, favoriser et recommander des programmes propres à stimuler le progrès économique et politique des territoires du nord-ouest et du territoire du Yukon. Ces programmes ne sauraient ignorer le domaine vital des Transports.

1.2.2.7 Loi établissant la société de développement du Cap-Breton (SRC 1970, ch. C-13)

La société de développement du Cap-Breton a été créée par le Parlement fédéral pour stimuler et aider le financement et le développement de l'industrie dans l'île, de façon à trouver des emplois ailleurs que dans des houillères et à diversifier l'économie de l'île... Cette tâche est confiée à la Division du développement industriel de la Société qui peut prêter de l'argent avec ou sans garantie, au taux d'intérêt que la Société estime approprié ou sans intérêt, ou accorder des octrois à toute compagnie ou personne exploitant ou se proposant d'exploiter une affaire ou une entreprise que la Société considère devoir vraisemblablement contribuer de façon appréciable au développement industriel de l'île du Cap-Breton... (art. 23). Le domaine des transports n'est pas directement en cause, mais comme dans les autres lois de cette catégorie, les compagnies de transport ou les personnes oeuvrant ou voulant oeuvrer

dans ce domaine peuvent bénéficier des avantages susmentionnés puisqu'il est généralement admis que le transport est une variable importante dans le processus de développement national ou régional.

CHAPITRE DEUXIEME

TRANSPORT AERIEN

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
<u>Introduction</u>	36
2.1 <i>Législation régissant le transport aérien</i>	38
2.1.1 <i>Recensement des lois</i>	38
2.1.2 <i>Description des lois spécifiques au transport aérien</i>	38
2.1.2.1 <i>La loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3)</i>	38
2.1.2.2 <i>La loi modifiant la loi sur l'aéronautique (21-22 Elis. II, ch. 20)</i>	39
2.1.2.3 <i>La loi constituant Air-Canada (SRC 1970, ch. A-11)</i>	39
2.2 <i>Description du secteur</i>	40
2.2.1 <i>Activités postulées et facteurs de production</i>	40
2.2.1.1 <i>Activités de conception et facteurs de production</i>	40
2.2.1.1.1 <i>Activités de conception et personnel</i>	40
2.2.1.1.2 <i>Activités de conception et matériel</i>	41
2.2.1.1.3 <i>Activités de conception et finance</i>	42
2.2.1.2 <i>Activités de régulation et facteurs de production</i>	43
2.2.1.2.1 <i>Activités de régulation et personnel</i>	43
2.2.1.2.2 <i>Activités de régulation et matériel</i>	44
2.2.1.2.3 <i>Activités de régulation et finance</i>	46
2.2.1.3 <i>Activités de production et facteurs de production</i>	47
2.2.1.3.1 <i>Activités de production et personnel</i>	47
2.2.1.3.2 <i>Activités de production et matériel</i>	47
2.2.1.3.3 <i>Activités de production et finance</i>	48

2.2.2	<i>Activités postulées et types de transport....</i>	49
2.2.2.1	<i>Activités de conception et types de transport.....</i>	49
2.2.2.2	<i>Activités de régulation et types de transport.....</i>	50
2.2.2.3	<i>Activités de production et types de transport.....</i>	53
2.2.3	<i>Activités postulées et environnement.....</i>	54
2.2.3.1	<i>Activités de conception et environnement..</i>	54
2.2.3.2	<i>Activités de régulation et environnement..</i>	55
2.2.3.3	<i>Activités de production et environnement..</i>	56

Introduction

L'évolution dans les moyens de transport a été étroitement liée au progrès de la technologie moderne. Jusqu'au dix-neuvième siècle, le transport maritime a exercé sa suprématie. Le transport par chemins de fer ne tarda pas à s'imposer pour parcourir les grandes distances et pour pénétrer à l'intérieur des terres. Dès le début de ce siècle, le transport aérien se révéla sinon le plus sûr du moins le plus rapide moyen de transport des personnes et des marchandises.

Le Canada, pays aux dimensions continentales, vit tout de suite les avantages de ce mode de transport. Actuellement le réseau aérien canadien en est un des plus denses au monde compte tenu de la faible densité de population à desservir.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement fédéral administre ce secteur à sa discrétion. Mais l'interdépendance des différentes missions, domaines ou secteurs à administrer semble vouloir modifier les règles du jeu. L'aménagement aéroportuaire actuellement en cours à Mirabel fournit un exemple de cette interdépendance. En effet que deviendrait un aéroport

international sans un réseau routier de qualité pour le décongestionner? Que deviendraient les retombées économiques de cette installation sans un cadre favorable dans un plan de développement régional adéquat? Tout cela met en relief le caractère tout relatif du partage rigide des juridictions.

De plus si le gouvernement fédéral a entière juridiction sur la circulation et la navigation aériennes et sur l'émission de permis de construction d'aéronefs et de leur exploitation - bref s'il a envahi tout ce champ de juridiction - c'est parce que les provinces n'y ont jamais prêté attention. Selon un rapport interne du ministère des Transports (1), cette juridiction serait incertaine en ce qui concerne les liaisons aériennes intraprovinciales... qui forment la presque totalité des liaisons aériennes commerciales du Québec, si l'on excepte celles originant de l'aéroport de Montréal. Un transfert de cette juridiction, conclut l'auteur du rapport, serait possible après confrontation juridique...

Il est donc urgent pour le Québec d'ouvrir ce dossier. Dans cette perspective une étude de la législation fédérale en matière de transport aérien prend toute son importance.

(1) Heynemand, Pierre: Les aéroports du Québec: inventaire, analyse et classification pour fins de subvention - 1ère édition. Ministère des Transports du Québec, 1974, p. 16.

2.1 Législation régissant le transport aérien

2.1.1 Recensement des lois

Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3)

Loi sur l'office nationale de l'Energie (SRC 1970, Ch. N-6, art. 22)

Loi constituant Air Canada (SRC 1970 ch. A-11)

Loi sur les transports. (SRC 1970, ch. T-14)

Loi sur les explosifs, (SRC 1970, ch. E/-15, art. 4)

Loi nationale sur les transports, (SRC 1970, ch. N-17)

Loi modifiant la loi sur l'aéronautique (21-22 Elis. II, ch. 20.)

2.1.2 Description des lois spécifiques au transport aérien

2.1.2.1 Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3)

Cette loi autorisant le contrôle de l'aéronautique comprend trois parties. La première partie définit les devoirs du ministre responsable. L'alinéa a) de l'article 3 résume fort bien les fonctions du ministre: diriger toutes les affaires se rattachant à l'aéronautique. Il peut de plus établir des règlements, ordonnances et directives quand le gouverneur en conseil ne le fait pas lui-même. La seconde partie donne pleine juridiction à la CCT pour examiner, entendre et juger toute question qu'elle juge pertinente. Elle peut aussi établir des règlements sur des aspects variés du transport et de la navigation aérienne. La troisième partie traite de l'engagement de fonc

tionnaires, commis et préposés nécessaires à l'application de la loi, de leurs traitements et dépenses et d'autres items secondaires non traités dans la première et la seconde partie.

2.1.2.2 Loi modifiant la loi sur l'aéronautique
(21-22 Elis. II, ch. 20)

Il s'agit d'une modification apportée à la loi sur l'aéronautique pour lutter contre la piraterie aérienne. L'article 5.1 inséré, immédiatement après l'article 5 de la loi sur l'aéronautique, porte sur les mesures de sécurité à adopter en vue de la protection des passagers, équipages et aéronefs.

2.1.2.3 Loi constituant Air Canada (SRC 1970, ch. A-11)

Cette loi traite en premier lieu de la constitution de la corporation, de son capital social, du pouvoir d'émettre des valeurs par la compagnie des chemins de fer nationaux du Canada pour acquérir le capital social de la corporation, de la vérification des comptes et opérations financières de la corporation par le vérificateur nommé par le Parlement pour examiner les comptes des chemins de fer nationaux du Canada. Elle définit en second lieu les pouvoirs de la corporation dans le secteur du transport aérien. Et finalement elle aborde les conditions à remplir quand le gouverneur en conseil autorise le ministre à conclure avec la corporation un contrat

(appelé contrat Air Canada) pour l'organisation, l'exploitation et l'entretien par la corporation de lignes d'aéronefs (appelées lignes Air Canada) pour le transport rapide et efficace des passagers et des marchandises à travers le Canada ... et entre des endroits à l'intérieur et des endroits à l'extérieur du Canada ... (art. 14).

2.2 Description du secteur

2.2.1 Activités postulées et facteurs de production

2.2.1.1 Activités de conception et facteurs de production

2.2.1.1.1 Activités de conception et personnel

Le ministre des Transports doit(2):

- entreprendre ... des projets, recherches techniques, études ou enquêtes qui, à son avis, doivent favoriser le développement de l'aéronautique au Canada (art. 3b);
- étudier, rédiger et préparer pour l'approbation du Gouverneur en conseil, les règlements qui peuvent être jugés nécessaires pour le contrôle ou le fonctionnement de l'aéronautique au Canada (art. 3 l).

(2) Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3, art. 3: b, l)

La Commission canadienne des transports,
de son côté, doit(3):

- faire enquête et rapport au ministre sur les mesures à prendre pour aider au développement économique des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement (art. 22a).

2.2.1.1.2 Activités de conception et matériel

Le ministre des Transports, doit(4):

- entreprendre ... des projets, recherches techniques, études ou enquêtes qui, à son avis, doivent favoriser le développement de l'aéronautique au Canada (art. 3b);
- étudier, rédiger et préparer pour l'approbation du Gouverneur en conseil, les règlements ... jugés nécessaires pour le contrôle ou le fonctionnement de l'aéronautique au Canada (art. 3 l).

(3) Loi nationale sur les transports (SRC 1970, ch. N-17, art. 22a).

(4) Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3, art. 3: b, l)

La Commission canadienne des Transports
(CCT) doit (5):

- faire enquête et rapport au ministre sur les mesures à prendre pour aider au développement économique sain des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement (Art. 22a);
- faire enquête et conseiller le gouvernement sur les programmes de dépenses du gouvernement relativement aux installations et au matériel de transport (art. 22 h);
- établir des normes et des critères économiques de portée générale sur les investissements fédéraux en matériel et installation à répartir entre les divers moyens de transport et au sein de chacun d'eux (art. 22 g).

2.2.1.1.3 Activités de conception et finance

Le ministre des Transports doit(6):

- entreprendre des projets, études, recherches en vue de favoriser le développement de l'aéronautique au Canada (art. 3 b);
- étudier, rédiger et préparer les règlements ... nécessaires pour le contrôle ou le fonctionnement de l'aéronautique au Canada (art. 3 l).

(5) Loi nationale sur les transports (SRC 1970, ch. N-17, art. 22: a, h, g).

(6) Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3, art. 3: b, l,)

La CCT doit(7):

- faire enquête et rapport au ministre sur les mesures financières nécessaires pour aider directement tout moyen de transport (art. 22 e);
- entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport (art. 22 b);
- faire enquête et conseiller le gouvernement au sujet des mesures visant à développer les revenus provenant de l'utilisation des installations de transport(art. 22 h).

22.1.2 Activités de régulation et facteurs de production

22.1.2.1 Activités de régulation et personnel

Le ministre des Transports peut(8):

- formuler des normes pour l'émission de permis aux pilotes et autres personnes faisant la navigation aérienne (art. 6 a);
- formuler des normes sur les conditions de travail du personnel aérien (art. 6 k).

(7) Loi nationale sur les transports(SRC 1970, ch. N-17, art. 22: b, h).

(8) Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3, art. 6a,k, art- 14 d).

La CCT peut(8):

- exercer un contrôle sur le personnel des compagnies aériennes (art. 14 d).

Le Gouverneur en conseil peut(9):

- établir des règlements sur la protection des équipages contre la piraterie aérienne (art. 1)

2.2.1.2.2 Activités de régulation et matériel

Le ministre des Transports doit (10):

- contrôler tous les aéronefs et autres équipements nécessaires au transport aérien (art. 3 d);
- inspecter et réglementer tous les aéroports et stations aéronautiques et délivrer des permis à leur égard (art. 6 c);
- élaborer des normes sur les conditions dans lesquelles les aéronefs peuvent être utilisés ou mis en service au Canada (art. 6 d);

(8) Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3, art. 6 a, k, art. 14 d) .

(9) Loi modifiant la loi sur l'aéronautique (21-22 Eliz. II, ch. 20, art. 1).

(10) Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3, art. 3: d, e, art. 6: d, h, m, n, l).

- *éditer des règlements: a) sur les routes aériennes, leur utilisation et leur contrôle(6 h, f) sur la conservation, la pollution et l'enlèvement d'aéronefs impliqués dans des accidents (6 m, c) sur l'utilisation des fusées, des ballons, des cervolants captifs (6 n) et sur la visite des locaux de tout fabricant d'aéronefs et l'inspection de ces locaux, y compris l'inspection de l'outillage, du stock et des registres ... en vue de déterminer la navigabilité des aéronefs construits par ce fabricant(6 l).*

La CCT, de son côté peut(11):

- *effectuer un contrôle sur le matériel et l'équipement des transporteurs aériens (art. 14 d).*

Quant au Gouverneur en Conseil, il peut(12):

- *établir des règlements imposant aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs... une taxe relative à la mise en disponibilité durant des envolées au-dessus du Canada de quelque facilité ou service fourni par le ministère ou en son nom (art. 4);*

(11) *Ibid (SRC 1970, ch. A-3, art. 14 d).*

(12) *Ibid (SRC 1970, ch. A-3, art. 4).*

- établir des règlements pour la protection des aéro-nefs en vue de prévenir la piraterie aérienne(13).

2.2.1.2.3 Activités de régulation et finance

Seule la CCT exerce des activités de ré-gulation en matière financière. Elle peut en effet(14):

- établir des règlements a) enjoignant aux transpor-teurs aériens de lui faire tenir des relevés concer-nant leur actif, leur passif, leur capitalisation, leurs revenus et leurs dépenses (art 14 d), b) en-joignant aux requérants de permis d'exploitation de fournir des renseignements sur leur état financier (art. 14 h).

Elle doit aussi(15):

- exercer un contrôle sur l'acquisition d'intérêt par un transporteur aérien dans les affaires d'un autre transporteur (art. 27).

(13) Loi modifiant la loi sur l'aéronautique 21-22 Eliz. II; ch. 20 art. 1.

(14) Loi sur l'aéronautique(SRC 1970, ch. A-3; art. 14: d, h)

(15) Loi nationale sur les transports(SRC 1970, ch. N-17 art. 27).

2.2.1.3 Activités de production et facteurs de production

2.2.1.3.1 Activités de production et personnel

Ce type d'activité ne s'exerce pas sur le personnel affecté au transport aérien.

2.2.1.3.2 Activités de production et matériel

C'est le ministre des Transports et la Corporation Air Canada qui exercent les activités de production sur les installations, équipements et matériel.

Le ministre des Transports doit(16):

- construire et maintenir tous les aérodrômes et stations ou postes d'aéronautique de l'Etat, y compris toutes les installations, machines et tous les bâtiments nécessaires à leur équipement et entretien efficace(art. 3 c);
- prescrire des routes aériennes(Art. 3 f).

(16) Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-11, art: c, f).

Quant à la Corporation Air Canada,
elle peut(17):

- établir, exploiter et entretenir des lignes aériennes ou des services réguliers d'aéronefs (art. 13 a);
- acheter, vendre, louer, ériger, construire et acquérir des hangars, aérodromes, bases d'hydravions, terrains d'atterrissage et phares et les entretenir et exploiter (art. 13 b);
- acheter, vendre, louer et exploiter des véhicules automobiles de toutes sortes(art. 13 i);
- acheter, louer, acquérir ou fournir, détenir, employer, posséder et exploiter au Canada les hôtels jugés utiles aux buts de la Corporation (art. 13 j).

2.2.1.3.2 Activités de production et finance

La Corporation Air Canada peut(18):

- emprunter de l'argent pour des dépenses en immobilisations (art. 13 c).

(17) Loi constituant Air Canada(SRC 1970, ch. A-11, art. 13: a, b, i, j).

(18) Ibid (SRC 1970, ch. A-11, art. 13: c, f, h).

- prêter de l'argent à d'autres corporations (art. 13 f);
- émettre des obligations, billets ou autres valeurs (art. 13 h).

2.2.2 Activités postulées et types de transport

2.2.2.1 Activités de conception et types de transport

Le ministre des Transports doit (19):

- entreprendre .. des projets, recherches techniques, études ou enquêtes qui, à son avis, doivent favoriser le développement de l'aéronautique au Canada (art. 3b);
- étudier, rédiger et préparer pour l'approbation du Gouverneur en conseil, les règlements qui peuvent être jugés nécessaires pour le contrôle ou le fonctionnement de l'aéronautique au Canada (art. 31).

La Commission canadienne des Transports (CCT) de son côté, doit (20):

- sous réserve des instructions du ministre, procéder à des enquêtes et études sur l'exploitation et l'expansion des services aériens commerciaux au Canada (art. 12).

(19) Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3, art. 3: b, 1)

(20) Ibid art. 12.

Elle doit de plus (21):

- *faire enquête et rapport au ministre sur les mesures à prendre pour aider au développement économique sain des divers moyens de transport (art. 22.1a) et aussi entreprendre des études et rapports sur tous les aspects du transport des biens et des personnes (art. 22.1b, 1e).*

Enfin l'Office national de l'énergie (ONE) doit(22):

- *étudier les questions ressortissant au transport de l'énergie au Canada et à l'occasion, présenter un rapport au ministre et lui recommander les mesures qu'il estime nécessaires ou opportunes(art. 22.1)*

2.2.2.2 Activités de régulation et types de transport

Le ministre des Transports, la CCT et le Gouverneur en conseil interviennent dans le transport des personnes et des marchandises principalement pour formuler des normes, émettre des permis et exercer un contrôle.

(21) *Loi nationale sur les transports(SRC 1970, ch. N-17 art. 22: 1b, 1e).*

(22) *Loi sur l'Office national de l'énergie(SRC 1970, ch. N-6, art. 22.1).*

Le Ministre des Transports doit en effet (23):

- formuler des normes sur les routes aériennes pour le transport des biens et des personnes (art. 3 f);
- contrôler le fonctionnement et le développement des services aériens commerciaux à l'intérieur, ou en partie à l'intérieur du Canada (art. 3 k).

Il peut aussi (24):

- établir des règlements pour contrôler et régler la navigation aérienne au Canada (art. 6.1) et pour le transport des passagers (art. 6.1e).

De son côté la CCT peut(25):

- élaborer des normes sur permis à délivrer pour le transport des biens et des personnes(art. 14.1a), sur toutes transactions entre les compagnies aériennes(art. 14.1e);

(23) Loi sur l'aéronautique(SRC 1970, ch. A-3, art. 3: f, k)

(24) Ibid (SRC 1970, ch. A-3, art 6: 1e).

(25) Ibid (SRC 1970, ch. A-3, art. 14.1a, 1e, 1h, 1k, 1m, 1n).

- exercer un contrôle en vue de la livraison de permis d'exploitation (art. 14.1h);
- élaborer des normes pour établir la classification des transporteurs aériens (art. 14.1k) et des normes concernant le trafic, les taxes et les tarifs pour le transport des biens et des personnes (art. 14.1: m, n).

Ce même organisme peut aussi(26):

- délivrer des permis d'exploitation à un service aérien commercial (art. 16.1) et formuler des normes sur les tarifs (art. 14.1m).

Il a aussi le devoir de(27):

- établir des règlements, délivrer des permis, contrôler les taux et tarifs pour le transport des biens et des personnes (art. 22 d).

(26) Ibid (SRC 1970, ch. A-3, art. 16.1 et art. 14.1m)

(27) Loi nationale sur les transports (SRC 1970, ch. N-17, art. 22d).

Quant au Gouverneur en Conseil, il peut(28):

- régler l'importation, la manipulation et le transport des explosifs(art. 4c).

Il peut aussi pour lutter contre la piraterie aérienne(29):

- formuler des règlements et exercer un contrôle pour la surveillance, l'inspection et la fouille des personnes et des biens devant être transportés par un transporteur aérien(art. 1).

2.2.2.3 Activités de production et types de transport

Le ministre des Transports peut(30):

- prendre et exercer les mesures de sécurité qui peuvent être prescrites... en ce qui concerne la surveillance, l'inspection et la fouille des personnes et des biens (art. 1).

(28) Loi sur les explosifs(SRC 1970, ch. /-15, art. 4c)

(29) Loi modifiant la loi sur l'aéronautique 21-22 Eliz.II, ch. 20 art. 1).

(30) Ibid art. 1.

La CCT peut(31):

- permettre le transport gratuitement ou à tarif réduit de personnes et de marchandises(art. 15).

La Corporation Air Canada de son côté peut(32):

- établir, exploiter, entretenir des lignes aériennes ou des services réguliers d'aéronefs de toutes sortes en vue de poursuivre le commerce de transport par air des passagers, du courrier et des marchandises de toutes sortes (art. 13.1a);
- exploiter son commerce dans tout le Canada et hors du Canada (art. 13.1d).

2.2.3 Activités postulées et environnement

2.2.3.1 Activités de conception et environnement

Le ministre des Transports doit(33):

(31) Loi sur l'aéronautique (SRC 1970, ch. A-3, art. 15).

(32) Loi constituant Air Canada(SRC 1970, ch. T-14, art. 13: 1a, 1d).

(33) Loi sur l'aéronautique(SRC 1970, ch. A-3, art. 3j).

- *coopérer avec les personnes ou autorités de l'air d'autres gouvernements ou pays pour toutes fins connexes aux services aériens(art. 3j).*

De son côté, la Commission canadienne des Transports doit(34):

- *collaborer aux aspects économiques des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux ou internationaux qui s'occupent d'un moyen quelconque de transport et faire des enquêtes, des examens et des rapports sur les effets et les exigences économiques qui résultent de la participation aux conventions internationales ou de leur ratification (art. 22.1i).*

2.2.3.2. Activités de régulation et environnement

Le ministre des Transports doit(35):

- *coopérer avec les personnes ou autorités de l'air d'autres gouvernements ou pays pour toutes fins connexes aux services aériens(art. 3j);*

(34) Loi nationale sur les Transports(SRC 1970, ch. N-17, art. 22.1i).

(35) Loi sur l'aéronautique(SRC 1970, ch. A-3, art. 3h).

- prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder, par réglementation internationale ou autrement, les droits de sa Majesté, à l'égard de son gouvernement du Canada, dans le trafic aérien international (art. 3h).

Il peut aussi (36):

- édicter des règlements concernant la hauteur, l'emploi et l'emplacement de constructions, bâtiments ou objets ... situés sur des terrains contigus à des aéroports ou dans leurs environs (art. 6.1j) ainsi que la surveillance des lieux d'accidents d'aéronefs (art. 6.1m).

2.2.3.3 Activités de production et environnement

Le ministre des Transports doit (37):

- coopérer avec les personnes ou autorités de l'air d'autres gouvernements ou pays pour toutes fins connexes aux services aériens (art. 3j).

(36) Ibid (SRC 1970, ch. A-3, art. 6.1: j,m).

(37) Cf notes 32 et 34.

CHAPITRE TROISIEME

TRANSPORT FERROVIAIRE

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
<u>Introduction</u>	60
3.1 <i>Législation régissant le transport ferroviaire..</i>	65
3.1.1 <i>Recensement des lois.....</i>	65
3.1.2 <i>Description des lois spécifiques au transport ferroviaire.....</i>	67
3.1.2.1 <i>La loi sur les chemins de fer (SRC 1970, ch. R-2).....</i>	67
3.1.2.2 <i>La loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (SRC 1970, ch. C-10).....</i>	67
3.1.2.3 <i>La loi sur les chemins de fer de l'Etat (SRC 1970, ch. G-11).....</i>	68
3.1.2.4 <i>Acte autorisant une subvention pour un chemin de fer par la Passe du Nid-de-Corbeau (60-61 Victoria, Ch. 5).....</i>	69
3.1.2.5 <i>La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes (SRC 1970, ch. M-3).....</i>	69
3.1.2.6 <i>La loi sur le déplacement des lignes sur les croisements de chemin de fer (bill C-27, 1974).....</i>	70
3.2 <i>Description du secteur.....</i>	71
3.2.1 <i>Activités postulées et facteurs de production</i>	71
3.2.1.1 <i>Activités de conception et facteurs de production.....</i>	71
3.2.1.1.1 <i>Activités de conception et personnel...</i>	71
3.2.1.1.2 <i>Activités de conception et matériel....</i>	71
3.2.1.1.3 <i>Activités de conception et finance.....</i>	72
3.2.1.2 <i>Activités de régulation et facteurs de production.....</i>	73
3.2.1.2.1 <i>Activités de régulation et personnel...</i>	73
3.2.1.2.2 <i>Activités de régulation et matériel....</i>	75

	<u>PAGE</u>
3.2.1.2.3 Activités de régulation et finance....	85
3.2.1.3 Activités de production et facteurs de production.....	85
3.2.1.3.1 Activités de production et personnel..	86
3.2.1.3.2 Activités de production et matériel...	86
3.2.1.3.3 Activités de production et finance....	89
3.2.2 Activités postulées et types de transport...	90
3.2.2.1 Activités de conception et types de transport.....	90
3.2.2.2 Activités de régulation et types de transport.....	91
3.2.2.3 Activités de production et types de transport.....	101
3.2.3 Activités postulées et environnement.....	103
3.2.3.1 Activités de conception et environnement.	103
3.2.3.2 Activités de régulation et environnement.	104
3.2.3.3 Activités de production et environnement.	105

Introduction

Avant d'aborder la législation fédérale en matière de chemin de fer, il nous est apparu utile, en guise de préambule, d'en souligner les caractères généraux et de dégager de l'ensemble de ces lois une première vision générale de ce secteur.

Caractères généraux

La législation canadienne en matière de chemin de fer se caractérise d'abord par son ampleur et sa complexité, ampleur et complexité qui proviennent d'une part de l'ancienneté de cette législation, d'autre part de l'histoire particulière de ce secteur des transports.

La plupart des lois régissant ce secteur ont leur origine au début du siècle, c'est-à-dire qu'elles datent d'une époque où nos législateurs tentaient de prévoir dans une loi toutes les situations possibles, tous les détails imaginables, ces lois sont presque l'antithèse de nos lois-cadres modernes. Ayant

leur origine au début du siècle, ces lois ont été retouchées à plusieurs reprises. Ce qui fait que certaines ont atteint un raffinement telles qu'elles apparaissent souvent fort complexes et qu'elles contiennent souvent des détails qui peuvent apparaître superflus.

Mais l'ancienneté n'explique pas le nombre considérable de lois régissant ce secteur, il faut faire appel à l'histoire pour comprendre cette législation. Le chemin de fer a joué un rôle fort important dans l'histoire canadienne, il a été un des éléments déterminants dans la création de la confédération canadienne. Durant le premier demi-siècle de la confédération, le gouvernement a investi dans ce secteur des sommes considérables et nous pouvons dire que la question des chemins de fer a été le centre de bien des activités politiques de cette époque. A cause de ces circonstances, le gouvernement a été appelé à intervenir de façon notable dans les chemins de fer et y occupent aujourd'hui encore, une place prépondérante. De plus, le secteur des chemins de fer a été une porte d'entrée idéale pour le fédéral dans d'autres secteurs des transports et des communications. Rappelons simplement pour mémoire que le Canadien National est à l'origine de Radio-Canada et d'Air-Canada.

Description du secteur

Il existe au Canada un secteur public et un secteur privé de chemin de fer. La législation

nous fournit que des renseignements sur le secteur privé sauf qu'elle réserve dans certains cas un traitement spécial à la plus grosse entreprise privée de chemin de fer soit le Canadien Pacifique. Il en est tout autrement du secteur public.

Même s'il ne semble exister qu'une seule entreprise publique de chemin de fer soit le Canadien National, il n'en est pas de même au point de vue légal. De la lecture de la législation il semble se dégager trois composantes dans le secteur public de chemin de fer, soit les chemins de fer du gouvernement canadien, les chemins de fer nationaux du Canada et les filiales étrangères des chemins de fer nationaux du Canada. Les trois composantes réunies portent le nom de chemins de fer nationaux ou en Anglais "National Railway". Il faut se référer à l'histoire pour établir une distinction entre les trois composantes du secteur public. Avant la création des chemins de fer nationaux du Canada ou en Anglais "Canadian National Railways" le gouvernement possédait un certain nombre de chemins de fer qui formaient un groupe plus ou moins homogène, soit les chemins de fer du gouvernement canadien ou en anglais Canadian Government Railways. Lorsque le gouvernement canadien nationalisa le réseau privé du Canadian Northern, il créa une compagnie de la couronne pour la gérer soit le Canadien National ou en terme juridique les chemins de fer nationaux du Canada. Il confia au Canadien National la gestion des chemins de fer du gouvernement canadien mais se réserva toujours le droit de reprendre ses chemins de fer et comme on le verra plus loin, il existe

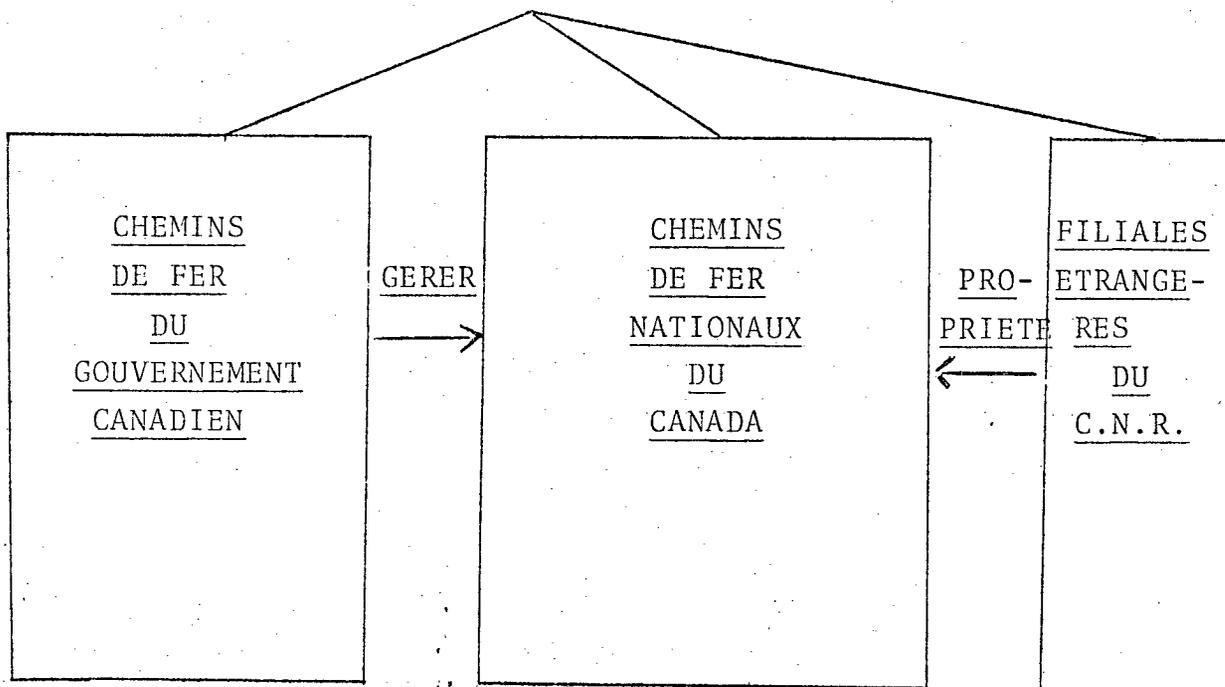
encore une loi spéciale pour les chemins de fer du gouvernement canadien. C'est d'ailleurs en vertu de cette loi que le gouvernement a acquis récemment des wagons de chemin de fer et qu'il pourrait constituer un parc de matériel roulant. En nationalisant certaines entreprises ferroviaires, le gouvernement canadien a pris possession de certaines lignes de chemin de fer situées aux Etats-Unis. Comme ces lignes appartiennent au gouvernement canadien par l'intermédiaire du Canadien National et qu'elles sont soumises à des lois étrangères, i.e. américaines, nous avons préféré faire un groupe à part de ces filiales. Au point de vue légal, du moins, elles sont différentes du Canadien National. Pour essayer de mieux comprendre le tout nous avons dressé le tableau I.

TABLEAU I

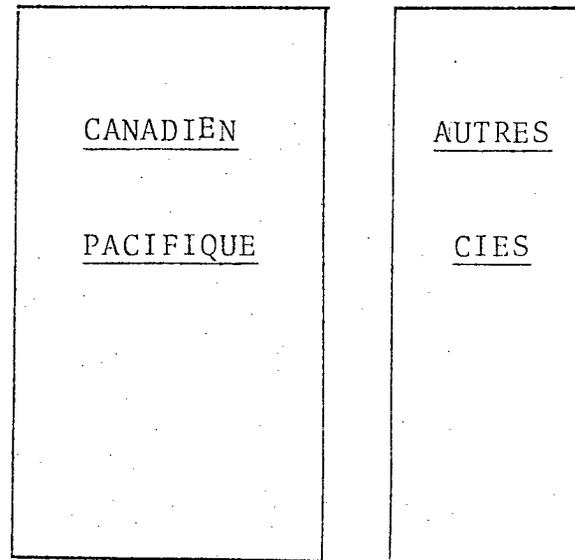
SECTEUR DES CHEMINS DE FER

SECTEUR PUBLIC

CHEMINS DE FER NATIONAUX



SECTEUR PRIVE



-Loi sur les chemins de fer de l'Etat.

-Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada.

-Loi sur les chemins de fer (à l'exclusion de certains articles).

-Loi sur les chemins de fer.

3.1 Législation régissant le transport ferroviaire

3.1.1 Recensement des lois

Acte autorisant une subvention pour un chemin de fer par la Passe du Nid-de-Corbeau(60-61 Victoria, ch. 5).

Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto (1-2 George V, ch. 26).

Loi des commissaires du havre de Winnipeg et Saint-Boniface (2 George V, ch. 55).

Loi des commissaires du havre de Hamilton(2 George V, ch. 98).

Loi concernant le havre de Trenton, dans la province d'Ontario (12-13 George V, ch. 50).

Loi des commissaires du havre de Port-Alberni (II George VI, ch. 42).

Loi sur les commissaires du port de Belleville (1 Eliz. II, ch. 34).

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique (S.R.C. 1970, ch. A-18).

Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (S.R.C. 1970, ch. C-10).

Loi établissant la Société de développement du Cap-Breton (S.R.C. 1970, ch. C-13).

Loi sur les chemins de fer de l'Etat (S.R.C. 1970, ch. G-11).

Loi sur les Commissions de port (S.R.C. 1970, ch. H-1).

Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes (S.R.C. 1970, ch. M-3).

Loi sur l'office national de l'énergie (S.R.C. 1970, ch. N-6).

Loi sur le Conseil des ports nationaux (S.R.C. 1970, ch. N-8).

Loi nationale sur les transports (S.R.C. 1970, ch. N-17).

Loi sur les chemins de fer (S.R.C. 1970, ch. R-2).

Loi sur les transports (S.R.C. 1970, ch. T-14).

Loi sur le ministère des Transports (S.R.C. 1970, ch. T-15).

Loi sur les grains du Canada (19, Elis. 1970, ch. 7).

Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (Bill C-27, 1974).

3.1.2 Description des lois spécifiques au transport ferroviaire

3.1.2.1 Loi sur les chemins de fer (S.R.C. 1970, ch. R-2)

Cette loi s'applique à toutes personnes, compagnies de chemin de fer, et chemins de fer, qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada, sauf les chemins de fer de l'Etat, à tout chemin de fer déclaré par le Parlement ouvrage à l'avantage général du Canada et à toute compagnie de chemin de fer étrangère opérant au Canada.

Comprenant plus de quatre cents articles, cette loi traite de tous les aspects du transport ferroviaire allant de la construction à la fermeture d'un chemin de fer en passant par la comptabilité des compagnies exploitantes et des tarifs de transport. La commission canadienne des transports est chargée en général de l'application de cette loi.

3.1.2.2 Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (S.R.C. 1970, ch. C-10)

Cette loi crée la corporation des chemins de fer nationaux du Canada ou en anglais Canadian National Railways.

La loi prévoit l'organisation et les attributions des chemins de fer nationaux du Canada. Elle traite des finances et des procédures de la corporation. L'article 16 précise que toutes les dispositions de la loi des chemins de fer s'applique aux chemins de fer nationaux sauf les articles 43 à 50 concernant l'assemblée des actionnaires, 107 à 118 et 121 à 128 concernant le commencement des travaux de chemin de fer et le tracé de la voie, 130 à 133 et 140 à 143 concernant la prise de possession et l'occupation de terrains. L'article 19 spécifie que le gouverneur en conseil peut confier aux chemins de fer nationaux la gestion et l'exploitation de tout chemin de fer de l'Etat.

3.1.2.3 Loi sur les chemins de fer de l'Etat
(S.R.C. 1970, ch. G-11)

La présente loi s'applique à tous les chemins de fer attribués à sa Majesté qui sont sous le contrôle et l'administration du ministre des Transports.

La loi contient une énumération des pouvoirs du ministre des Transports, un certain nombre d'articles relatifs à l'exploitation des chemins de fer de l'Etat, des prix de transport et des règles et règlements de ces chemins de fer. Etant donné qu'aucun che-

min de fer n'est actuellement sous le contrôle et l'administration du ministre des Transports sauf un certain nombre de wagons de chemin de fer, cette loi est quasi-inopérante. Les chemins de fer appartenant à l'Etat ont été confiés à la gestion des chemins de fer nationaux du Canada. (Voir note)

3.1.2.4 Acte autorisant une subvention pour un chemin de fer par la Passe du Nid-de-Corbeau (60-61 Victoria, ch. 5)

Cette loi accorde une subvention conditionnelle à la compagnie Canadien Pacifique pour la construction d'un chemin de fer entre Lethbridge et Nelson passant par la Passe du Nid-de-Corbeau. Certaines de ces conditions concernent les tarifs et sont encore en vigueur, nous en traiterons dans la partie concernant les tarifs.

3.1.2.5 Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes (S.R.C. 1970, ch. M-3)

Cette loi s'applique aux lignes de chemin de fer actuellement mises en service comme partie

Note: Pour mieux illustrer les champs d'application des trois lois dont nous venons de faire mention, se reporter au tableau I.

des chemins de fer nationaux du Canada et situées dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile-du-Prince Edouard et aux lignes de chemin de fer, pareillement mises en service dans la province de Québec et qui s'étendent de la frontière provinciale sud, près de Matapédia et près de Courchesne, à Diamond Junction et à Lévis.

Cette loi a pour but de procurer, dans les taux, certains avantages statutaires aux personnes et aux industries dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile-du-Prince Edouard et de plus, sur certaines lignes établies dans la province de Québec.

3.1.2.6 Loi sur le déplacement des lignes sur les croisements de chemin de fer (bill C-27, 1974)

Cette loi vise à faciliter le déplacement des lignes de chemin de fer ou l'itinéraire du trafic ferroviaire dans des zones urbaines et à fournir une aide financière en vue de l'exécution de travaux pour la sécurité, la protection et la commodité du public aux croisements de chemin de fer.

La loi prévoit aussi une réglementation de la Caisse des passages à niveau.

3.2 Description du secteur

3.2.1 Activités postulées et facteurs de production

3.2.1.1 Activités de conception et facteurs de production

3.2.1.1.1. Activités de conception et personnel

La Commission canadienne des transports doit:

- entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada(1).

3.2.1.1.2 Activités de conception et matériel

La Commission canadienne des transports doit:

- entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada(2);
- faire enquête et conseiller le gouvernement au sujet de l'équilibre d'ensemble entre les programmes de dépenses entrepris par les ministères, les départements ou organismes du gouvernement pour fournir des installations et du matériel de transport aux divers

(1) Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17,) art. 22 par. (1) alinéa b.

(2) Idem.

moyens de transport(3);

- établir des normes et des critères économiques de portée générale devant servir à la détermination des investissements fédéraux en matériel et installations à répartir entre les divers moyens de transport et au sein de chacun d'eux ainsi qu'à la détermination des rendements financiers qu'il serait profitable d'obtenir(4);

Le ministre des Transports en tant que gestionnaire des chemins de fer de l'Etat peut:

- explorer et étudier la région à travers laquelle la construction d'un chemin de fer de l'Etat est projetée(5).

3.2.1.1.3 Activités de conception et finance

La Commission canadienne des Transports doit:

- faire enquête et conseiller le gouvernement au sujet des mesures visant à développer les revenus

(3) Idem, alinéa h.

(4) Idem, alinéa g.

(5) Loi sur les chemins de fer de l'Etat(S.R.C. 1970, ch. G-11).

provenant de l'utilisation du matériel du gouvernement (6).

3.2.1.2 Activités de régulation et facteurs de production

3.2.1.2.1 Activités de régulation et personnel

La Commission canadienne des transports (C.C.T.) peut:

- rendre des ordonnances et édicter des règlements limitant ou réglementant les heures de service des employés ..., en vue de prévoir tout danger pour le public et pour les employés(7);
- rendre des ordonnances et édicter des règlements pour déterminer le nombre d'hommes à employer sur les trains en vue d'éloigner tout danger pour le public et les employés(8);
- rendre des ordonnances et édicter des règlements quant au nombre d'employés exigés pour chaque section, de manière à éloigner tout danger pour le public et les employés(9);

(6) Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17) art. 22, par. (1), alinéa h.

(7) Loi sur les chemins de fer(S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 227 par. (1), alinéa h.

(8) Idem alinéa i.

(9) Idem alinéa h.

- rendre des ordonnances et édicter des règlements exigeant que soit fourni un abri convenable pour les employés de chemin de fer pendant qu'ils sont en service (10);
- ordonner à une compagnie de suspendre ou de destituer ceux de ses employés qu'elle juge capable de négligence ou de faute à l'égard d'un accident(11);
- rendre des ordonnances et édicter des règlements en ce qui concerne le personnel requis pour la protection contre les incendies en milieu ferroviaire(12);
- juger de la convenance des indemnisations versées par une compagnie de chemin de fer à des employés pour des pertes financières subies par un changement de résidence, si ce changement a été occasionné par la modification ou la déviation d'un chemin de fer ou par le déplacement, la fermeture ou l'abandon d'une gare ou d'un point de division ou leur création (13);
- le ministre des Transports peut fixer le salaire de toutes personnes qui prennent part à la construction d'un chemin de fer ayant reçu garantie ou subvention du gouvernement en cas de désaccord entre employeurs

(10) Idem alinéa e.

(11) Idem art. 226.

(12) Idem art. 221.

(13) Idem art. 120.

et employés (14).

Le Gouverneur en conseil peut:

- *établir des règlements pour observation par les chefs de train, mécaniciens et autres fonctionnaires des chemins de fer de l'Etat(15).*

3.2.1.2.2. Activités de régulation et matériel

Le gouvernement fédéral exerce un bon nombre d'activités de régulation sur le matériel ferroviaire. C'est pourquoi, en ce qui concerne les activités de la Commission canadienne des Transports(C.C.T.), nous avons dû introduire une certaine classification. Ainsi nous aurons dans un premier temps les activités régissant l'ensemble du matériel puis les activités régissant le rail et enfin les activités régissant les équipements ferroviaires tels que les wagons, locomotives, gares, passages à niveau etc. .

La Commission canadienne des Transports peut:

- *ordonner à un ingénieur-inspecteur d'inspecter tous bâtiments, ouvrages, constructions, appareils, équi-*

(14) *Idem art. 185.*

(15) *Loi sur les chemins de fer de l'Etat(S.R.C. 1970, ch. G-11) art. 52.*

pements et mécanismes en usage sur le chemin de fer(16);

- rendre des ordonnances et édicter des règlements concernant le matériel roulant, les appareils, garde-bestiaux, dispositifs, signaux, méthodes, procédés, structures et nivrages ..., à employer sur le chemin de fer pour protéger convenablement la propriété, les employés de la compagnie et le public ainsi que toutes les personnes voyageant pour le service de sa Majesté(17);
- ordonner à une compagnie de chemin de fer ayant reçu une subvention du gouvernement du Canada pour la construction d'un chemin de fer, que ce chemin de fer et/ou son matériel soient mis en état de donner un service sûr (18);
- rendre les ordonnances et édicter des règlements en ce qui concerne le matériel requis pour la protection contre les incendies(19);
- sur requête d'une compagnie de chemin de fer désirant construire un ouvrage touchant une étendue d'eau navigable, rendre une ordonnance au sujet de la construction de cet ouvrage aux termes et conditions qui lui paraissent convenables(20);

(16) Loi sur les chemins de fer (S.R.C. 1970, ch. R-2), art. 10.

(17) Idem art. 227, par. (1), alinéa g.

(18) Idem, art. 100.

(19) Idem art. 221 et art. 227 par. (1) alinéa f.

(20) Idem, art. 189, par. (3).

- la C.C.T. peut rendre une ordonnance autorisant la mise en service ou l'exploitation d'un ouvrage touchant une étendue d'eau navigable(21);
- sur requête d'une compagnie de chemin de fer désirant construire ou modifier un ouvrage par ou sous lequel doivent passer ses trains dans les limites d'une cité ou d'une ville ou aux endroits où sa ligne de chemin de fer traverse une voie publique, rendre une ordonnance relativement à la construction de cet ouvrage aux conditions qu'elle juge convenables(22);
- rendre une ordonnance autorisant l'usage ou l'exploitation d'un ouvrage par ou sous lesquels doivent passer des trains construits dans les limites d'une cité ou ville ou aux endroits où une ligne de chemin de fer traverse une voie publique(23);
- Approuver le tracé et une carte d'un chemin de fer projetés, et elle peut y faire ou exiger les changements et les modifications qu'elle juge opportunes (24);

(21) *Idem*, par. (5).

(22) *Idem*, art. 192, par. (3).

(23) *Idem*, par. (5).

(24) *Idem*, art. 108.

- sanctionner les plans, profil et livre de renvoi d'un chemin de fer projeté(25);
- sanctionner les plans, profil et livre de renvoi de déviation ou de modification à un chemin de fer existant(26);
- autoriser par écrit la construction d'un embranchement en conformité avec les plans, profil et livre de renvoi déjà sanctionné(27);
- exercer un contrôle sur toute construction ou modification d'un chemin de fer près d'une voie publique(28);
- sous certaines conditions, ordonner à une compagnie de chemin de fer de construire, maintenir et tenir en service un embranchement industriel(29);
- rendre des ordonnances et édicter des règlements quant à la longueur des sections que les employés de la compagnie sont obligés de tenir en bon état (30);

(25) *Idem*, art. 111.

(26) *Idem*, art. 119.

(27) *Idem*, art. 123.

(28) *Idem*, art. 196-197-198.

(29) *Idem*, art. 126-127-128.

(30) *Idem*, art. 227, par. (1), alinéa h.

- aux fins de l'exécution d'un plan de transport, enjoindre à une compagnie de chemin de fer d'enlever tous rails, bâtiments, ponts ou autres ouvrages des terrains qu'elle occupe dans une zone de transport(36);
- aux fins de l'exécution d'un plan de transport, enjoindre à une compagnie de chemin de fer de construire une ligne de chemin de fer ou d'installer entre ces lignes de chemin de fer toutes voies de raccordement(37);
- déterminer un certain nombre d'équipements de voitures de chemin de fer et de locomotives(38);
- condamner tout matériel roulant joué par elle non susceptible de réparation et impropre au service(39);
- interdire ou restreindre l'emploi de machines, locomotives, wagons, matériel roulant, appareils, machineries ou dispositifs non équipés selon les prescriptions de la présente loi ou des ordonnances rendues ou des règlements établis par la C.C.T. (40);
- rendre des ordonnances et édicter des règlements pour l'attelage des voitures(41);

(36) Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer(Bill C-27, 1974) art. 6, par. (1).

(37) Idem, par. (2), alinéa c.

(38) Loi sur les chemins de fer(S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 238-239.

(39) Idem, art. 223, par. (3).

(40) Idem, art. 262, par. (3).

- rendre des ordonnances et édicter des règlements pour l'attelage des voitures(41);
- rendre des ordonnances et édicter des règlements prévoyant l'usage d'une espèce spécifiée de combustible ou de force motrice, ou le mode ou moyen de traction sur une locomotive ou sur toutes les locomotives et sur tous les trains dans un district(42);
- rendre des ordonnances et édicter des règlements sur la vitesse des trains(43);
- rendre des ordonnances et édicter des règlements concernant l'usage des sifflets dans les limites ou dans une partie d'une cité, d'une ville ou d'un village(44);
- agréer l'emplacement d'une nouvelle gare ou station(45);
- si un chemin de fer a reçu des subventions du Parlement, ordonner de maintenir et tenir en service toutes gares ou stations sur ce chemin de fer(46);

(41) *Idem*, art. 227, par. (1), alinéa d.

(42) *Idem*, alinéa k.

(43) *Idem*, alinéa a.

(44) *Idem*, alinéa b.

(45) *Idem*, art. 129, par. (1).

(46) *Idem*, art. 129 par. (4).

- ordonner que des réparations ou réfections des reconstructions ou modifications, ou que de nouveaux ouvrages, matériaux ou équipements soient faits ou fournis par la compagnie sur un chemin de fer(31);
- permettre, sous conditions, à une compagnie de chemin de fer de croiser ou raccorder des lignes à un autre chemin de fer(32);
- ordonner le raccordement de lignes ou de voies de chemin de fer au point ou près d'une intersection ou d'un croisement ou lorsque deux lignes de chemin de fer traversent une même municipalité ou y pénètrent(33);
- autoriser une compagnie à passer outre à l'article 203 concernant la hauteur et la largeur d'une superstructure au-dessus d'une voie publique(34);
- exiger que des ponts, tunnels ou autres ouvrages en existence soient reconstruits ou modifiés de manière à se conformer aux exigences de la loi et elle peut soustraire tous ponts, tunnels et ouvrages où ne passent pas d'autres trains que ceux munis de freins à air comprimé de l'application de cet article(35);

(31) *Idem*, art. 223.

(32) *Idem*, art. 193, par. (3).

(33) *Idem*, art. 194.

(34) *Idem*, art. 191, par. (2) et (5).

(35) *Idem*, art. 203.

- permettre le déplacement, la fermeture ou l'abandon d'une gare, station ou point de division, ou la création d'un nouveau point de division qui entraîne le déplacement des employés(47);
- permettre à un train de passer sans faire d'arrêt sur un pont mobile et à un croisement de chemin de fer si ce pont ou croisement sont munis de signaux automatiques(48);
- aux fins de l'exécution d'un plan de transport, enjoindre la fermeture de tout passage à niveau existant sur toute ligne de chemin de fer(49);
- édicter un certain nombre de règlements au sujet des précautions à prendre aux passages de voies publiques et dans des endroits peuplés(49 A);
- donner la permission à une compagnie de chemin de fer de prendre d'autres terrains que ceux concédés par l'article 140(50);
- restreindre ou défendre l'exercice de tout pouvoir conféré à une compagnie par l'article 143 portant sur l'usage de terrains pour des fins spéciales(51);

(47) *Idem*, art. 120.

(48) *Idem*, art. 245 et 247.

(49) *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer*(Bill C-27, 1974) art. 6, par. (2), alinéa d.

(49A) *Loi sur les chemins de fer*(S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 248-249-250-251.

(50) *Loi sur les chemins de fer*(S.R.C. 1970, ch. R-2), art. 140 et 141.

(51) *Idem*, art. 143.

- rendre des ordonnances au sujet du transfert ou de l'utilisation de terrains de chemin de fer entre deux compagnies de chemin de fer(52);

Le Gouverneur en conseil peut:

- autoriser la construction de tous ponts de chemin de fer(53);
- établir des règlements concernant la construction des wagons et autres voitures qui servent à la composition des trains en circulation sur les chemins de fer de l'Etat(54);
- établir des règlements pour la régie, le bon usage et la protection de tous les chemins de fer de l'Etat ou de l'un d'eux y compris les stations, gares de triage et autres biens qui s'y rattachent(55);
- ordonner à une compagnie de chemin de fer de construire un ou des ponts pour les piétons(56);

(52) Idem, art. 134.

(53) Idem, art. 190.

(54) Loi sur les chemins de fer de l'Etat(S.R.C. 1970, ch. G-11) art. 52.

(55) Idem.

(56) Loi sur les chemins de fer(S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 201.

- réglementer la construction, l'exploitation et l'entretien des élévations, canalisation, conduites ou autres ouvrages ou appareils sur les docks, jetées ou quais, dans les limites du port(55).

L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent peut:

- établir des règlements touchant les vaisseaux naviguant dans un canal ou des ouvrages appropriés, les machines ou appareils destinés au chargement ou au déchargement de navires dans un canal(56).

Une administration de pilotage créée en vertu de la loi sur le pilotage peut:

- édicter des règlements prescrivant les navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire(57).

Les corporations des ports, de Toronto, Winnipeg et Saint-Boniface, Hamilton, North-Fraser, Trenton, Port-Alberni et de Belleville peuvent(58):

(55) Ibid, art. 13, par. (1), alinéa d.

(56) Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent(S.R.C. 1970, ch. S-1), art. 20, par. (1), alinéa a et b.

(57) Loi sur le pilotage (19-20 Elizabeth II, ch. 52), art. 14, par. (1), alinéa b.

(58) Toutes ces lois étant sensiblement les mêmes, nous ne considérons que celle relative à la corporation du port de North-Fraser.

- ordonner à une compagnie de chemin de fer de fournir un bon passage de ferme(56 A);
- les commissaires des havres de Toronto, de Winnipeg et St-Boniface, de Hamilton, de North Fraser, de Trenton, de Port-Alberni et de Belleville peuvent: établir des règlements concernant la construction, la réglementation, la mise en service et l'entretien des chemins de fer(56B);

3.2.1.2.3 Activités de régulation et finance

La Commission canadienne des transports doit:

- obliger les compagnies de chemin de fer à soumettre statistiques et rapports sur leurs états financiers (57);
- se prononcer sur la rentabilité d'une ligne de chemin de fer qu'une compagnie désire abandonner(58);

3.2.1.3 Activités de production et facteurs de production

Le gouvernement fédéral n'exerce des activités de production que pour le matériel, il ne

(56A) Idem, art. 213.

(56B) se référer aux textes de loi relatifs à chacun de ses ports dont vous trouverez la référence dans la liste des lois régissant le secteur du transport ferroviaire.

(57) Loi sur les chemins de fer(S.R.C. 1970, ch. R-2), art. 325-326-327-328-329-330-331.

(58) Idem, art. 254.

forme aucun personnel pour le transport ferroviaire et ne fournit aucun fond ou capitaux sauf à ses propres compagnies.

3.2.1.3.1 Activités de production et personnel

Rien à signaler.

3.2.1.3.2 Activités de production et matériel

Le ministre des Transports peut:

- construire, acheter, louer ou autrement acquérir dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile-du-Prince-Edouard, un chemin de fer, ligne ou embranchement et tous ouvrages de chemin de fer (gares, ponts etc.) reliés directement aux chemins de fer de l'Etat(62);
- sur recommandation de la Commission canadienne des Transports (C.C.T.), dans le cadre d'un plan de transport verser une somme ne dépassant pas cinquante pour cent des frais nets pour le déplacement de lignes de chemins de fer(63);

(62) Loi sur les chemins de fer de l'Etat(SRC 1970, ch. G-11) art. 6-7-8.

(63) Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (Bill C-27, 1974) art. 11, par. (4).

- acheter et acquérir des machines fixes et des locomotives, des voitures, wagons, quais flottants et autres machines nécessaires à la commodité et à l'usage des transports et des affaires du chemin de fer (64);
- croiser, traverser, raccorder et joindre le chemin de fer à un autre chemin de fer sur quelque point de son tracé, et sur les terrains de cet autre chemin de fer, et établir ce qui est nécessaire aux fins de ce raccordement(65);
- autoriser le versement d'une subvention spéciale ne devant pas dépasser les limites prévues par l'article 16 (7) pour la construction ou la reconstruction d'un croisement étagé sur recommandation de la C.C.T.(66);
- autoriser le versement d'une subvention spéciale ne dépassant pas cinquante pour cent des frais pour la construction d'une route nouvelle sur recommandation de la C.C.T. (67).

(65) *Idem*, alinéa g.

(66) *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (Bill C-27, 1974) art. 16 par. (5).*

(67) *Idem*, art. 17, par. (5).

La Commission canadienne des transports peut:

- fournir une aide technique afin de rationaliser l'exploitation d'embranchement non-rentable(68);
- affecter les fonds de la Caisse des passages à niveau au coût de travaux effectivement exécutés... relativement à des passages à niveau de chemin de fer existants(69);
- affecter les fonds de la Caisse des passages à niveau au coût de travaux effectivement exécutés relativement à la reconstruction et à l'aménagement d'un croisement étagé qui existait depuis quinze ans au moins avant que la Commission ne rende une ordonnance quelconque affectant une somme prélevée sur la Caisse à la reconstruction ou à l'administration de ce croisement étagé.(70);
- affecter les fonds de la Caisse des passages à niveau aux coûts d'installation (80% des frais) sur les côtés des wagons de chemin de fer, de signaux réfléchissants, et sur les locomotives, de feux tournants (71);

(68) Loi sur les chemins de fer(S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 255 par. (1).

(69) Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer(Bill C-27, 1974) art. 20 par. (1), alinéa a.

(70) Idem, alinéa b.

(71) Idem, alinéa c.

Les chemins de fer nationaux du Canada peuvent:

- avec certaines approbations, construire et maintenir des lignes et embranchements de chemin de fer(72);
- acheter, louer ou autrement acquérir ou établir, détenir, employer, avoir à sa disposition et exploiter des entrepôts(73);

Les commissaires des ports de Toronto, de Winnipeg et St-Boniface, de Hamilton, de North-Fraser, de Trenton, de Port-Alberni et de Belleville, les commissions de ports (S.R.C. 1970, ch. H-1), et le conseil des ports nationaux peuvent construire, acquérir par achat, louer et entretenir un chemin de fer dans les limites de leurs ports (74).

3.2.1.3.3 Activités de production et finance

Rien à signaler.

- (72) Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (S.R.C. 1970, ch. C-10) art. 22.
- (73) Idem, art. 29.
- (74) Se référer aux textes de loi originale dont vous trouverez la référence dans la liste des lois régissant le secteur du transport ferroviaire.

3.2.2 Activités postulées et types de transport

3.2.2.1 Activités de conception et types de transport

La Commission canadienne des Transports (C.C.T.) doit:

- *entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada (75);*
- *faire enquête et rapport au ministère des transports sur les mesures à prendre pour aider au développement économique des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement (76);*
- *faire enquête et rapport au ministre des Transports sur les relations entre les divers moyens de transport... et sur les mesures qui devraient être adoptées pour coordonner le développement, la réglementation et la direction des divers moyens de transport (77);*
- *faire enquête et rapport au ministre des Transports sur les mesures financières qui pourraient être nécessaires pour aider directement tout moyen de transport (78);*

(75) *Loi nationale sur les transports (S.R.C. 1970, ch. N-17) art. 22, par. (1), alinéa b.*

(76) *Idem, alinéa a.*

(77) *Idem, alinéa c.*

(78) *Idem, alinéa e.*

Le ministre des Transports peut:

- *autoriser le paiement à même les fonds votés par le Parlement à cette fin, d'une partie, allant jusqu'à 50%, du coût d'établissement du ou des plans de transport relatifs à une zone d'étude des transports qu'il est souhaitable de considérer pour cette zone d'étude des transports (79).*

L'Office national de l'énergie doit:

- *étudier et continûment passer en revue les questions ressortissant au Parlement du Canada en ce qui concerne ... le transport ... de l'énergie et des sources d'énergie ... (80).*

3.2.2.2 Activités de régulation et types de transport

L'une des principales activités de régulation du gouvernement fédéral vis-à-vis des types de transports concerne les tarifs. A cause de la grande complexité de cette question, nous allons la traiter en bloc et de façon différente des autres questions.

(79) Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (Bill C-27, 1974), art. 3 par. (3).

(80) Loi sur l'office national de l'énergie (S.R.C. 1970, ch. N-6) art. 22, par. (1).

Théoriquement, les compagnies de chemin de fer sont libres de fixer les tarifs qu'elles désirent. La seule obligation qui leur est faite est de déposer à la Commission canadienne des Transports les tarifs de transports dans les formes et limites de temps imposés par la C.C.T. pour toutes les catégories de marchandises et pour les voyageurs sur tous les parcours. La C.C.T. peut rejeter un tarif de transport de marchandises si elle le juge non compensatoire(81) ou si une compagnie de chemin de fer est en situation de monopole(82). Elle peut rejeter un tarif-voyageur si une compagnie de chemin de fer est en situation de monopole ou si un tarif-voyageur s'applique à un service transportant principalement des abonnés ou des personnes voyageant régulièrement sur ce parcours(83). Un autre article précise que la C.C.T. peut rejeter un tarif-voyageur si elle juge qu'il est contraire à l'utilité publique(84).

La C.C.T. peut intervenir sur deux autres catégories de tarif soit les tarifs communs et les

(81) Loi sur les chemins de fer(S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 277.

(82) Idem, art. 278, par. (2).

(83) Idem, art. 280.

(84) Idem, art. 281.

taxes convenues. La C.C.T. peut déterminer la route à suivre et partager le tarif lorsque des compagnies de chemin de fer ne parviennent pas à s'entendre sur un même tarif pour un parcours continu(85). La C.C.T. peut aussi intervenir lorsque l'on conteste une taxe convenue. Sur le sujet des taxes convenues, on peut consulter la partie IV de la loi sur les transports (S.R.C. 1970-T-14).

Les tarifs de transport des grains et de la farine et les tarifs de transport des mar-
chandises sur certaines lignes de l'est du Canada échappent à la réglementation générale et sont soumis à une réglementation particulière.

La réglementation des tarifs sur les grains et marchandises est contenue dans la loi sur les chemins de fer articles 271 et 272. Le tableau 2 donne les grandes lignes de cette réglementation.

La Commission canadienne des Transports est chargée de maintenir les tarifs de transport de mar-
chandises sur les lignes de l'Est pour des mouvements préférés à vingt pourcent au-dessous du coût d'exploitation. La loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique (S.R.C. 1970, M-3)

(85) Idem, art. 285.

Tableau 2: Tarifs pour le grain et la farine

<u>Biens touchés</u>	<u>Provenance et distribution</u>	<u>Fixation du tarif</u>
grain et farine	d'un point quelconque de toute ligne de chemin de fer à l'ouest de Thunder Bay jusqu'à Thunder Bay.	Le tarif est fixé d'après les dispositions d'un accord conclu en conformité de la loi de la convention du Nid-de-Corbeau. (SRC 1897-ch. 5).
grain et farine d'exportation	d'un point quelconque de toute ligne de chemin de fer à l'ouest de Thunder Bay jusqu'à Vancouver ou Prince-Rupert.	Le tarif est fixé d'après les dispositions du paragraphe 2 de l'ordonnance générale no 448 de la Commission des chemins de fer du Canada en date du 26 août 1927.
grain et farine d'exportation	d'un point à l'ouest de Thunder Bay ou d'Armstrong jusqu'à Churchill.	Le tarif est maintenu au niveau des tarifs applicables le 30 septembre 1966.
transport en vrac du grain pour l'exportation	d'un point de l'intérieur* jusqu'à un port de l'est.	Le tarif est maintenu au niveau des tarifs applicables le 30 novembre 1960.
farine d'exportation	d'un point de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est.	Le tarif est maintenu au niveau des tarifs applicables le 30 septembre 1966.

* Point de l'intérieur:

- a) en ce qui concerne le grain: tout point de chemin de fer situé le long de la baie georgienne, le long du lac Huron ou le long de toute voie navigable directement ou indirectement relié au lac Huron et qui ne se trouve pas plus à l'Est que Prescott.
- b) en ce qui concerne la farine, tout point du Canada à l'est du 90e degré de longitude ouest.

donne une description de ce qu'on entend par lignes de l'Est et mouvements préférés. Mentionnons seulement qu'une partie des lignes de l'Est se situe dans l'est du Québec. On trouve dans cette même loi les modalités de calcul des taux de transport que nous avons dû résumer par l'expression vingt pour cent au dessous des frais d'exportation.

En guise de conclusion, nous signalons qu'il est possible qu'il existe d'autres lois ou règlements concernant les tarifs d'autres produits tels que les fruits ou le poisson mais une recherche exhaustive à ce sujet aurait été pour le moment superflue.

Nous allons maintenant examiner les autres activités de régulation du gouvernement fédéral sur les types de transports.

La Commission canadienne des Transports (C.C.T.) peut:

- autoriser ou refuser ou ordonner l'ouverture d'un chemin de fer à la circulation(86);
- autoriser ou refuser une demande d'abandon d'une ligne ou d'un embranchement de chemin de fer(87);
- autoriser ou refuser une demande de suppression d'un service de train-voyageur(88);
- ordonner à une compagnie de fournir tout service connexe au transport habituel ou d'usage relativement aux affaires de cette compagnie(89);
- ordonner à une compagnie de chemin de fer de régler le mouvement de ses trains transportant des voyageurs, et de déterminer les endroits et les temps d'arrêt de ces trains de façon à permettre raisonnablement la correspondance des voyageurs; et elle peut de plus ordonner à la compagnie de fournir les installations et facilités convenables à cet objet(90);

(86) Idem, art. 216-217.

(87) Idem, art. 106-254.

(88) Idem, art. 260 par. (5).

(89) Idem, art. 262 par. (3).

(90) Idem, par. (5).

- émettre des ordonnances afin de permettre la correspondance du courrier et l'échange de marchandises entre des compagnies de chemin de fer(91);
- émettre des ordonnances au sujet du transport gratuit ou à prix réduit(92);
- exiger qu'une compagnie de chemin de fer fournisse toutes les facilités en son pouvoir pour le transport du grain(93);
- déterminer jusqu'à quel point la responsabilité d'une compagnie de chemin de fer relativement aux transports peut se trouver diminuer, restreinte ou limitée(94);
- accepter le plan de transport et le plan de financement tels qu'ils ont été soumis ou avec telles modifications à l'un ou l'autre qu'elle estime nécessaires(95);

(91) *Idem*, art. 262, par. (5) et 263.

(92) *Idem*, art. 291 par. c.

(93) *Loi sur les chemins de fer*(S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 266.

(94) *Ibidem*, art. 294.

(95) *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer* (Bill C-27, 2e session, 29 législature, 23 Elizabeth II, 1974) art. 5.

- aux fins de l'exécution d'un plan de transport accepté, enjoindre à une compagnie de chemin de fer de laisser circuler les locomotives et les trains d'une autre compagnie de chemin de fer ou l'équipement d'un système de transport rigide ou celui d'un système de transport en commun sur ses lignes(96);
- aux fins de l'exécution d'un plan de transport accepté, enjoindre à une compagnie de chemin de fer de ne faire circuler que des trains écoulant telle catégorie ou telles catégories de **trafic** sur telles de ses lignes(97);
- aux fins de l'exécution d'un plan de transport accepté, enjoindre à une compagnie de chemin de fer d'installer tout système de transport rapide ou en commun(98);
- aux fins de l'exécution d'un plan de transport accepté, enjoindre à une compagnie de chemin de fer de cesser de circuler sur toute ligne située dans la zone d'étude des transports à laquelle le plan de transport se rapporte pour fins d'exécution du dit plan(99);

(96) Ibid, art. 6.

(97) Ibid

(98) Ibid.

(99) Ibid.

- *exerce un contrôle sur les péages qui peuvent être imposés sur les ponts et tunnels internationaux(100);*
- *a droit d'enquête sur tout accident ferroviaire(101);*
- *lorsqu'il y a danger, restreindre ou interdire toute circulation ferroviaire sur un chemin de fer(102);*

La Commission canadienne des Transports doit:

- *obliger les compagnies de chemin de fer à faire des rapports et donner des statistiques sur les accidents ferroviaires(103);*
- *établir des règlements sur le transport des matières explosives ou dangereuses(104);*

Le gouverneur en conseil peut:

- *sanctionner ou non, sur recommandation de la C.C.T., tout traité relatif aux échanges de trafic et aux droits de circulation entre des compagnies de chemin de fer(105);*

(100) *Loi sur les chemins de fer(S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 9.*

(101) *Ibid, art. 226.*

(102) *Ibid, art. 224.*

(103) *Ibid, art. 332 à 334.*

(104) *Loi sur le chemin de fer(S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 296.*

(105) *Ibid, art: 94.*

- désigner les embranchements qui ne doivent pas être abandonnés durant certaines périodes(106);
- désigner des régions ou des embranchements ne doivent pas être abandonnés (107);
- sur rapport de la C.C.T., sanctionner ou non les statuts, règles et règlements des compagnies de chemin de fer(108);
- imposer des prix de transport et des droits et en autoriser la perception sur tout chemin de l'Etat(109);
- établir des règlements pour observation par toutes les compagnies et personnes qui font usage des chemins de fer de l'Etat (110);

Les commissions de port de Toronto, Winnipeg et St-Boniface, Hamilton, North Fraser, Trenton, Port-Alberni et Belleville peuvent:

- établir des règlements concernant l'exploitation de chemin de fer à l'intérieur des limites de leurs territoires(111);

(106) Ibid, art. 258.

(107) Idem.

(108) Idem, art. 233.

(109) Loi sur les chemins de fer de l'Etat(S.R.C. 1970, ch. G-11) art. 49.

(110) Idem, art. 52.

(111) Voir pour référence liste des lois régissant le transport ferroviaire.

La Commission canadienne du grain

peut:

- *exercer un contrôle sur le transport des grains (112).*

3.2.2.3 Activités de production et types de transport

Le gouverneur en conseil peut:

- *autoriser le ministre des Finances à payer, ... à une compagnie de chemin de fer relevant de la juridiction du Parlement qui transporte aux tarifs de l'Est, du grain en vrac ou de la farine pour l'exportation depuis un point de l'intérieur jusqu'à un port de l'Est, ... un montant égal à la différence entre*
 - a) *le montant total reçu par la compagnie pour cette année-là pour le transport de ce grain ou de cette farine et*
 - b) *le montant total que la compagnie aurait reçu pour cette année-là si le grain ou la farine avaient été transportés aux tarifs (réguliers) (113).*

(112) *Loi sur les grains du Canada (S.R.C. 1970, Elizabeth II, ch. 7).*

(113) *Loi sur le chemin de fer (S.R.C. 1970, ch. R-2). art. 272, par. (4).*

Le ministre des Transports peut:

- *recevoir, transporter et voiturier les voyageurs et les marchandises sur les chemins de fer de l'Etat (115).*

Le ministre des Finances peut:

- *verser à une compagnie de chemin de fer qui a déposé devant la C.C.T. une demande d'abandon de lignes, un montant de dédommagement pour les pertes subies par le maintien de cette ligne(116);*
- *verser à une compagnie de chemin de fer qui a déposé devant la C.C.T. une demande d'abandon d'un service de train-voyageurs, un montant de dédommagement pour les pertes subies par le maintien de ce service(117);*

Les chemins de fer nationaux du Canada peuvent:

- *exploiter un chemin de fer(118);*

(115) *Loi sur les chemin de fer de l'Etat(S.R.C. 1970, ch. G-11) art. 5 par. (1), alinéa k.*

(116) *Loi sur les chemin de fer (S.R.C. 1970, ch. R-2) art. 256, par. (4).*

(117) *Idem, art. 261, par. (4).*

(118) *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (S.R.C. 1970, ch. C-10) art. 22.*

- faire les opérations qu'effectuent ordinairement les compagnies de messageries (119);

La Société de développement du Cap-Breton doit:

- exploiter un chemin de fer dans l'Ile du Cap-Breton (120),

Les commissions de port de Toronto, de Winnipeg et St-Boniface, de Hamilton, de North-Fraser, de Trenton, de Port-Alberni, de Belleville, les commissions de port et le conseil des ports nationaux peuvent:

- exploiter ou faire exploiter un chemin de fer dans les limites de leurs ports (121).

3.2.3 Activités postulées et environnement

3.2.3.1 Activités de conception et environnement

Le ministre d'état chargé des affaires urbaines peut:

- (119) Idem, art. 25.
- (120) Loi sur la Société de développement du Cap-Breton (S.R.C. 1970, ch. C-13), art. 15.
- (121) Voir liste des lois régissant le transport ferroviaire pour référence exacte.

- autoriser le paiement, ... pouvant aller jusqu'à cinquante pour cent du coût d'établissement du ou des plans d'aménagement urbain relatifs à une zone d'étude des transports qu'il est souhaitable de considérer pour cette zone d'étude des transports (122).

3.2.3.2 Activités de régulation et environnement

La Commission canadienne des Transports peut:

- autoriser toute personne à exploiter des mines ou minéraux dans le voisinage d'un chemin de fer (123);
- interdire de placer toute chose qui pourrait obstruer la vue (124);
- ordonner la pose de drains et de conduite d'eau dans le voisinage d'un chemin de fer et en autoriser l'emploi (125);

(122) Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (Bill C-27, 2e session, 29e législature, 23 Elizabeth II) art. 3, par. (3), alinéa b et par. (4)

(123) Loi sur les chemins de fer (S.R.C. 1970, ch. R-2), art. 137.

(124) Idem, art. 199.

(125) Idem, art. 209.

- autoriser la construction d'un canal, tunnel, rigole, fils métalliques et conduite d'eau devant traverser un chemin de fer pour des ouvrages de forces hydrauliques, de mines ou d'irrigation si le constructeur et la compagnie de chemin de fer ne s'entendent pas (126).

3.2.3.3. Activités de production et environnement

Le ministre des Transports en tant que gestionnaire des chemins de fer de l'Etat peut:

- abattre ou enlever les arbres qui se trouvent dans les bois, terres ou forêts, là où doit passer le chemin de fer à la distance de six rods de chaque côté dudit chemin de fer (127);
- ériger des paraneiges temporaires sur les terres de sa Majesté ou de toutes autres personnes (128).

La CCT peut:

- enlever les arbres, les constructions, la terre ou les autres obstacles à la vue à un croisement de voie publique par un chemin de fer (129).

(126) *Idem*, art. 211.

(127) Loi sur les chemins de fer de l'Etat (S.R.C. 1970, ch. G-11) art. 5, par. (1), alinéa d.

(128) *Idem*, art. 5, par. (1), alinéa l.

(129) Loi sur les chemins de fer (SRC 1970, ch. R-L, art. 199).

CHAPITRE QUATRIEME

TRANSPORT MARITIME

<u>TABLE DES MATIERES</u>	<u>PAGE</u>
<u>Introduction</u>	110
4.1 <i>Législation régissant le transport maritime</i>	111
4.1.1 <i>Recensement des lois</i>	111
4.1.2 <i>Description des lois spécifiques au transport maritime</i>	113
4.1.2.1 <i>La loi sur la marine marchande du Canada (SRC, 1970, ch. S-9)</i>	113
— 4.1.2.2 <i>La loi sur le conseil des ports nationaux (SRC 1970, ch. N-8)</i>	114
— 4.1.2.3 <i>La loi sur les commissions de port (SRC 1970, ch. H-1)</i>	115
— 4.1.2.4 <i>La loi sur les ports et jetées de l'Etat (SRC 1970, ch. G-9)</i>	115
4.1.2.5 <i>La loi de 1911 concernant les commissaires du Havre de Toronto (1-2, George V, ch. 26) et autres lois semblables</i>	116
4.1.2.6 <i>La loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario (12 Elis. II, ch. 39)</i>	117
4.1.2.7 <i>Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Hâvre de Québec (1871, ch. 33)</i>	117
<i>Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Hâvre de Montréal (1882, ch. 45)</i>	117
4.1.2.8 <i>La loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent (SRC 1970, ch. S-1)</i>	118
4.1.2.9 <i>La loi sur le pilotage (19-20 Elis. II, Ch. 52)</i>	118
4.1.2.10 <i>Loi des paquebots nationaux du Canada (S.C. 1927, ch. 29)</i>	119
4.1.2.11 <i>Loi sur les passages à niveaux (SRC 1970, Ch. F-8)</i>	119
4.1.2.12 <i>Loi sur le transport des marchandises par eau (SRC 1970, ch. C-15)</i>	119

	<u>PAGE</u>
4.1.2.13 Loi sur l'expédition du bétail (SRC 1970 Ch. L-11).....	120
4.1.2.14 Loi sur les subventions aux bassins de radoub (SRC, 1970, ch. D-9).....	120
4.1.2.15 Loi sur la protection des eaux naviga- bles (SRC 1970, ch. N-19).....	120
4.1.2.16 Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (S.C. 1970, ch. 2, 1er sup- plément).....	121
4.2 Description du secteur	121
4.2.1 Activités postulées et facteurs de production	121
4.2.1.1 Activités de conception et facteurs de pro- duction.....	121
4.2.1.1.1 Activités de conception et personnel..	121
4.2.1.1.2 Activités de conception et matériel...	122
4.2.1.1.3 Activités de conception et finance....	124
4.2.1.2 Activités de régulation et facteurs de pro- duction.....	124
4.2.1.2.1 Activités de régulation et personnel...	124
4.2.1.2.2 Activités de régulation et matériel....	128
4.2.1.2.3 Activités de régulation et finance.....	137
4.2.1.3 Activités de production et facteurs de pro- duction.....	137
4.2.1.3.1 Activités de production et personnel...	137
4.2.1.3.2 Activités de production et matériel....	138
4.2.1.3.3 Activités de production et finance.....	141
4.2.2 Activités postulées et types de transport....	141
4.2.2.1 Activités de conception et types de trans- port.....	141
4.2.2.2 Activités de régulation et types de trans- port.....	142

4.2.2.3	Activités de production et types de transport.....	146
4.2.3	Activités postulées et environnement.....	147
4.2.3.1	Activités de conception et environnement...	147
4.2.3.2	Activités de régulation et environnement..	147
4.2.3.3	Activités de production et environnement...	149

Introduction

La législation fédérale en matière de transport maritime est une construction sans plan défini, un ensemble de textes de lois ajoutés au cours des ans pour répondre à des problèmes spécifiques, à des besoins ponctuels.

Parmi les quelques vingt-huit lois que nous avons retenues, d'aucunes, telles la loi sur la marine marchande du Canada, touchent tous les aspects du secteur maritime. D'autres, par contre, sont spécifiques à des éléments particuliers du secteur. Ainsi, une multitude de lois sont relatives aux ports, quelques-unes à des types de transport bien défini et d'aucunes définissent des conditions particulières pour certaines zones géographiques canadiennes.

Le but de ce chapitre est de dresser, grâce à un cadre d'analyse particulier, un portrait de ce secteur. Après avoir, dans un premier temps, présenté la législation régissant le transport maritime au Canada, nous examinerons quelles sont les activités assumées, selon ces lois, par le gouvernement fédéral en matière de transport maritime.

4.1 Législation régissant le transport maritime

4.1.1 Recensement des lois

- Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec (1871, ch. 33).
- Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal (1882, ch. 45).
- Loi de 1911 concernant les commissaires du hâvre de Toronto (1-2 George V, ch. 26).
- Loi des commissaires du hâvre de Winnipeg et Saint-Boniface (2 George V, ch. 55).
- Loi des commissaires du hâvre de Hamilton (2 George V, ch. 98).
- Loi des commissaires du hâvre de North-Fraser (3-9 George V, ch. 162).
- Loi concernant le hâvre de Trenton, dans la province d'Ontario (12-13 George V, ch. 50).
- X Loi des paquebots nationaux du Canada, 1927 (17 George V, ch. 29).
- Loi des commissaires du hâvre de Port-Alberni (11 George VI, ch. 42).

- *Loi sur les commissaires du port de Belleville (1 Elizabeth II, ch. 34).*
- *Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario (12 Elizabeth II, ch. 39).*
- X *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (S.R.C. 1970, ch. C-10).*
- O *Loi sur le transport des marchandises par eau (S.R.C. 1970, ch. C-15).*
- X *Loi sur les subventions aux bassins de radoub (S.R.C. 1970, ch. D-9).*
- O + *Loi sur les passages d'eau (S.R.C. 1970, ch. F-8).*
- O *Loi sur les ports et jetées de l'Etat (S.R.C. 1970, ch. G-9).*
- O *Loi sur les commissions de ports (S.R.C. 1970, ch. H-1).*
- X *Loi sur l'expédition du bétail (S.R.C. 1970, ch. L-11).*
- O *Loi sur le Conseil des ports nationaux (S.R.C. 1970, ch. N-8).*
- X *Loi nationale sur les transports (S.R.C. 1970, ch. N-17).*

- Loi sur la protection des eaux navigables (S.R.C 1970, ch. N-19).
- Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (S.R.C. 1970, ch. S-1).
- Loi sur la marine marchande du Canada (S.R.C. 1970, ch. S-9).
- Loi sur les transports (S.R.C. 1970- ch. T-14).
- Loi sur le ministère des Transports (S.R.C. 1970, ch. T-15).
- Loi sur la prévention de la pollution des eaux artistiques (1970, ch. 2 (1er supplément)).

Loi sur les grains du Canada

1971 Loi sur le pilotage (19-20 Elizabeth II, ch. 52).

1975 Loi sur l'immersion des déchets en mer

4.1.2 Description des lois spécifiques au transport maritime

4.1.2.1 Loi sur la marine marchande du Canada
(S.R.C. 1970, ch. S-9)

La loi sur la marine marchande est la législation de base du secteur du transport maritime.

Comprenant plus de sept cent (700) articles, elle touche tant le personnel, le matériel et l'aspect financier de ce secteur que les types de transport. Parmi les points traités par cette loi, notons: l'inscription, l'enregistrement, l'immatriculation, l'émission de permis et les mesures de sécurité pour les navires, l'émission de certificats pour les officiers des navires et les mesures relatives à l'engagement, la sécurité, les droits ... des marins; le pilotage des navires dans les eaux canadiennes, les ports publics et les gardiens de ports publics ainsi que la pollution des eaux et de l'air par les navires.

4.1.2.2 Loi sur le Conseil des ports nationaux
(S.R.C., 1970, ch. N-8).

Cette loi qui fit suite à la présentation du rapport Gibb (années '30) sur les questions portuaires, créa une corporation de la Couronne, le Conseil des ports nationaux, qui devait administrer les ports du Canada manutentionnant alors les principales exportations et importations du Canada soit: Halifax, Saint-Jean (Nouveau-Brunswick), Chicoutimi, Québec, Montréal et Vancouver. Depuis, le gouvernement, par ordre en conseil, a décrété que les ports suivants seraient aussi administrés par le Conseil des ports na-

tionaux: Saint-Jean(Terre-Neuve), Belledune , Sept-Iles, Pointe-Noire, Port-Alfred, Bagotville, Prescott, Port-Colborne, Churchill et Prince-Rupert. Selon la loi, le Conseil a le pouvoir de construire et d'exploiter tous les biens dans les limites des ports sous sa juridiction et a autorité sur tout le personnel de ces ports.

4.1.2.3. Loi sur les commissions de port(S.R.C. 1970, ch. H-1)

Selon cette loi, le gouverneur en conseil peut, au moyen d'une proclamation, établir une commission relative à tout port du Canada dont le nom n'apparaît pas dans la loi sur le Conseil des ports nationaux, ou à tout port pour lequel le Parlement n'a pas par ailleurs établi une commission.

4.1.2.4 Loi sur les ports et jetées de l'Etat (S.R.C. 1970, ch. G-9)

Cette loi qui ne s'applique à aucun port placé sous l'administration, la gestion et le contrôle du Conseil des ports nationaux ou des commissaires nommés en vertu de quelque loi du Parlement du Canada, touche toutes les autres installations portuaires

au Canada qui ont été construites par le gouvernement fédéral, sauf les installations exclusivement pour les pêcheurs.

4.1.2.5 Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto (1-2 George V, ch. 26)

Loi des commissaires du havre de Winnipeg et Saint-Boniface (2 George V, ch. 55).

Loi des commissaires du havre de Hamilton (2 George V, ch. 98).

Loi des commissaires du havre de North-Fraser (3-4 George V, ch. 162).

Loi concernant le havre de Trenton dans la province d'Ontario (12-13 George V, ch. 50).

Loi des commissaires du havre de Port-Alberni (11 George VI, ch. 42)

Loi sur les Commissaires du port de Belleville (1 Elizabeth II, ch. 34).

Ces législations sont relatives à des ports canadiens qui ont une certaine importance et qui

sont administrés par des commissions de port locales créées par un acte du gouvernement central.

4.1.2.6 Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario (12 Elizabeth II, ch. 39).

Cette législation fixe les limites physiques et les juridictions respectives des gouvernements du Canada et de l'Ontario sur les ports publics de l'Ontario. Ces ports sont: Amherstburg, Belleville, Brockville, Chatham, Collingwood, Port William, Gananoque, Goderich, Kincardine, Kingston, Kingsville, Leamington, Oshawa, Owen Sound, Penetanguishene, Port-Arthur, Port-Burwell, Port-Hope, Port-Stanley, Prescott, Baie Rondeau, Sarnia, Sault-Sainte-Marie, Southampton, Toronto, Whitley et Windsor.

4.1.2.7 Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le H^àvre de Québec (1871, ch. 33).

Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le h^àvre de Montréal (1882, ch. 45).

Ces deux actes spécifiques aux ports de Québec et de Montréal, touchent la nomination d'un gar-

dien de port dont la fonction est d'inspecter tout équipement et toute marchandise dans les limites de ces ports. Il s'agit de deux cas très spécifiques, deux exceptions à la partie sur les gardiens de port de la loi sur la marine marchande du Canada.

4.1.2.8 Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent (S.R.C. 1970, ch. S-1)

Cette loi, établissant l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, traite de toutes les questions relatives à la constitution de cette administration et aux buts et pouvoirs (financiers, d'expropriation, de régulation) de cette organisme.

4.1.2.9 Loi sur le pilotage (19-20 Elizabeth II, ch. 52).

Cette loi préside à la création de quatre (4) administrations de pilotage pour le Canada soit: l'administration de pilotage de l'Atlantique, l'administration de pilotage des Laurentides, l'administration de pilotage des Grands Lacs et l'administration de pilotage du Pacifique. Les principaux développements de ce texte législatif portent sur la constitution de ces administrations, l'objet et les pouvoirs généraux de celles-ci ainsi que sur certains pouvoirs spécifiques de réglementation et de tarification.

4.1.2.10 Loi des paquebots nationaux du Canada
(S.C. 1927, ch. 29)

Cette loi stipule que par l'entremise de la Canadian National Steamships Limited, le gouverneur en conseil peut fournir ou organiser un service de navires pour le transport des biens et des personnes entre le Canada et les Antilles et ce, conformément aux dispositions du Traité de commerce avec les Antilles, énoncé à l'annexe de la loi du traité de commerce avec les Antilles de 1926.

4.1.2.11 Loi sur les passages d'eau(S.R.C. 1970,
ch. F-8)

L'objet de cette loi est l'émission ou le renouvellement des permis pour tout propriétaire ou capitaine opérant un navire traversier entre le Canada et tout autre pays, ou entre deux provinces.

4.1.2.12 Loi sur le transport des marchandises par eau (S.R.C. 1970, ch. C-15)

Cette loi définit les règles sur les chargements, les contrats de transport, le partage des risques ... qui conditionnent le transport des marchandises par eau dans des navires transportant des marchandises d'un port du Canada à tout autre port, soit à l'intérieur, soit en dehors du Canada.

4.1.2.13 Loi sur l'expédition du bétail (S.R.C. 1970, ch. L-11)

L'objet de cette loi est d'établir quelles sont les exigences pour le transport du bétail sur les navires de tout port du Canada à tout port en dehors du Canada, qui n'est pas un port des Etats-Unis, de Saint-Pierre ou de Miquelon, des Bermudes, des Antilles, du Mexique, ou de l'Amérique du Sud.

4.1.2.14 Loi sur les subventions aux bassins de radoub (S.R.C. 1970, ch. D-9)

Comme l'indique le titre de cette loi, il s'agit d'une législation exclusivement concernée avec les conditions permettant l'octroi de subventions, par le gouverneur en conseil du Canada, pour la construction ou l'amélioration de bassins de radoub au Canada.

4.1.2.15 Loi sur la protection des eaux navigables (S.R.C. 1970, ch. N-19).

Cette loi s'applique à tout ouvrage construit ou placé dans des eaux navigables, sur, sous,

à travers ou au-dessus de telles eaux, sauf tout ouvrage construit sous l'autorité d'une loi du Parlement du Canada ou de la législature de quelqu'une des provinces du Canada.

4.1.2.16 Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (S.C. 1970, ch. 2, 1er supplément).

L'objet de cette loi est de voir à ce que les ressources naturelles de l'Arctique canadien soient mises en valeur et exploitées et à ce que les eaux arctiques contiguës au continent et aux îles de l'Arctique canadien ne soient ouvertes à la navigation que d'une façon qui tienne compte de la responsabilité du Canada quant à la conservation de l'équilibre écologique particulier qui existe actuellement dans les zones qui forment les eaux, les glaces et les terres de l'Arctique canadien.

4.2 Description du secteur

4.2.1 Activités postulées et facteurs de production

4.2.1.1 Activités de conception et facteurs de production

4.2.1.1.1 Activités de conception et personnel

La Commission canadienne des Transports doit:

- *entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada(1).*

La Commission canadienne des Transports peut:

- *procéder à des examens, faire des constatations et tenir des registres ainsi que faire des rapports appropriés au ministre au sujet des salaires et de la subsistance des officiers et hommes d'équipage des navires immatriculés au Canada(2).*

4.2.1.1.2 Activités de conception et matériel

La Commission canadienne des Transports doit:

- *entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada(3);*
- *faire enquête et conseiller le gouvernement au sujet de l'équilibre d'ensemble entre les programmes de dépenses entrepris par les ministères, les départements*

(1) *Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17, art. 22, par. (1), alinéa b.*

(2) *Ibid, art. 22, par. (2), alinéa c.*

(3) *Ibid, art. 22, par. (1) alinéa b.*

ou organismes du gouvernement pour fournir des installations et du matériel de transport aux divers moyens de transport(4);

- établir des normes et des critères économiques de portée générale devant servir à la détermination des investissements fédéraux en matériel et installations à répartir entre les divers moyens de transport et au sein de chacun d'eux ainsi qu'à la détermination des rendements financiers qu'il serait souhaitable d'obtenir(5).

La Commission canadienne des Transports peut:

- procéder à des examens, faire des constatations et tenir des registres ainsi que faire des rapports appropriés au ministre sur le type, la dimension, la vitesse et les autres caractéristiques des navires qui sont et, de l'avis de la Commission, devraient être utilisés par ces services(6).

Le ministre des Transports doit:

- approuver les plans et emplacements des ouvrages construits ou placés dans des eaux navigables(7).

(4) Ibid, art. 22, par. (1), alinéa h.

(5) Ibid, art. 22, par. (1), alinéa g.

(6) Ibid, art. 22, par. (2), alinéa c.

(7) Loi sur la protection des eaux navigables(S.R.C. 1970, ch. N-17), art. 22, par. (2), alinéa h.

.2.1.1.3 Activités de conception et finance

La Commission canadienne des Transports doit:

- faire enquête et conseiller le gouvernement au sujet des mesures visant à développer les revenus provenant de l'utilisation du matériel du gouvernement(8).

La Commission canadienne des Transports peut:

- procéder à des examens, faire des constatations et tenir des registres ainsi que faire des rapports appropriés au ministre au sujet du coût de l'assurance maritime(9).

.2.1.2 Activités de régulation et facteurs de production

.2.1.2.1 Activités de régulation et personnel

Le gouverneur en conseil peut:

- établir des règlements concernant les certificats de capacité et de service que doivent détenir les capitaines et les lieutenants de bâtiments de pêche(10);

(7) Loi sur la protection des eaux navigables(S.R.C. 1970, ch. N-19), art. 5.

(8) Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17) art. 22, par. (2), alinéa h.

(9) Ibid, art. 22, par. (2), alinéa c.

(10) Loi sur la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, ch. S-9) art. 112.

- *établir des règlements concernant le secours, l'entretien et le renvoi à un port convenable de retour des marins canadiens naufragés ou autrement en détresse qui sont trouvés en quelque endroit situé en dehors du Canada(11);*
- *formuler des normes relatives à l'habillement et à l'équipement de protection devant être utilisés par les personnes employées à bord des navires et à leur chargement ou à leur déchargement(12);*
- *prescrire les qualités requises des pilotes pour le pilotage sur les Grands Lacs(13);*
- *établir des règlements sur l'armement en hommes des navires à vapeur, le nombre de canotiers brevetés exigés à bord, les qualités requises des canotiers (14);*
- *formuler des normes pour l'attribution de brevets aux personnes qui agissent en qualité de membres d'équipage ou qui ont un emploi relatif à l'entretien et à la réparation d'aéroglesseurs utilisés pour la navigation ainsi que la suspension et la révocation de ces brevets(15);*

(11) *Ibid*, art. 289.

(12) *Ibid*, art. 460, alinéa a.

(13) *Ibid*, art. 364.

(14) *Ibid*, art. 400, par. (1), alinéa D.

(15) *Ibid*, art. 705, par. (2), alinéa a.

Le ministre des Transports peut:

- *émettre un certificat de service à titre de capitaine de pêche ou de lieutenant de pêche à toute personne qui est un citoyen canadien et toute personne qui est un immigrant reçu(16);*
- *émettre un certificat de capacité pour les capitaines et les lieutenants de chacune de ces catégories:*
 - 1) long cours; 2) cabotage; 3) eaux intérieures;*
 - 4) eaux secondaires(17);*
- *émettre un certificat de capacité pour les mécaniciens sur les navires(18).*

Toute autorité de pilotage créée selon les articles 307, 308 et 309 de la loi sur la marine marchande du Canada peut:

- *déterminer, par règlement, les conditions d'âge, de durée de service, de moralité et autres, exigées des personnes qui demandent des brevets de pilote et d'apprenti(19);*

(16) *Ibid, art. 113.*

(17) *Ibid, art. 128, par. (1).*

(18) *Ibid, art. 128, par. (2).*

(19) *Ibid, art. 314, alinéa a.*

- émettre des brevets pour les pilotes et les apprentis et accorder aux capitaines et aux lieutenants des certificats les autorisant à faire fonction de pilotes des navires sur lesquels ils sont respectivement employés comme capitaines ou lieutenants(20);
- établir des règlements pour la gouverne des pilotes, des capitaines et des lieutenants, visant à assurer leur bonne conduite et à terre, leur assiduité(21).

Une administration de pilotage peut:

- édicter des règlements prescrivant les catégories de brevets et certificats de pilotage qui peuvent être attribués(22) et prescrivant les conditions que le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage d'une catégorie quelconque doit remplir, notamment le niveau de connaissance des lieux, de compétence, d'expérience et de connaissance de l'une des langues officielles du Canada(23);
- attribuer un brevet ou un certificat de pilotage(24);

(20) Ibid, art. 314, alinéa d.

(21) Ibid, art. 314, alinéa f.

(22) Loi sur le pilotage(19-20 Elizabeth), art. 14, par. (1), alinéa e.

(23) Ibid, art. 14, par. (1), alinéa f.

(24) Ibid, art. 15, par. (1).

4.2.1.2.2 Activités de régulation et matériel

Le gouverneur en conseil peut:

- établir, pour tout navire à vapeur à passagers immatriculé au Canada, des règlements concernant a) la construction des coques, y compris leur subdivision en compartiments étanches, et l'installation de doubles-fonds et de cloisons coupe-feu, b) la construction des machines; c) la construction de l'équipement, la classe et la quantité des divers types d'équipement que tout bâtiment doit avoir à bord, y compris le marquage des chaloupes, embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage et engins flottants de façon à en indiquer les dimensions et le nombre de personnes qu'ils sont autorisées à recevoir; d) les compas, les appareils de sondage et autres appareils de navigation; e) la puissance de propulsion, les appareils et installations servant à la gouverne; f) le marquage des bâtiments de façon à indiquer les limites de sécurité recommandées relativement à la puissance des moteurs et à la capacité de charge brute; g) le marquage des lignes de charge de compartimentage sur les navires à vapeur à passagers; h) les aménagements pour passagers et le nombre de passagers admis; i) l'existence à bord d'appareils lance-amarre(25);

(25) Loi sur la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, ch. S-9) art. 400, par. (1), alinéa a, b, c, d, e, g, h, j, p).

- formuler des règlements sur la manière dont les navires d'Etat peuvent être immatriculés au Canada à titre de navires britanniques(26);
- établir des règlements autorisant le ministre des Transports à refuser l'immatriculation de tout navire sous le nom d'immatriculation proposé, lorsque ce nom est déjà celui d'un navire britannique immatriculé ou un nom lui ressemblant au point de pouvoir induire en erreur(27);
- formuler des règlements prévoyant la délivrance de permis à des bâtiments exemptés de l'immatriculation sous le régime de la loi de la marine marchande, le marquage des bâtiments auxquels un permis a été accordé et prescrivant les droits à payer pour le permis(28);
- édicter des règlements concernant l'aménagement de l'équipage à assurer à bord des navires canadiens(29);
- formuler des normes pour les feux à porter et à montrer, les signaux de brume à porter et à utiliser ainsi qu'établir des règles de barre et de route à observer par les navires pour prévenir les abordages en mer et dans les eaux intérieures du Canada(30);

(26) Ibid, art. 16.

(27) Ibid, art. 63.

(28) Ibid, art. 108, alinéa a, b, e.

(29) Ibid, art. 231.

(30) Ibid, art. 635.

- établir des règlements prescrivant les stations de bord devant être installées sur les navires canadiens ou sur les navires autres que les navires canadiens lorsqu'ils naviguent dans les eaux canadiennes(31);
- formuler des règlements concernant l'éclairage des cales et des ponts de navires ainsi que des quais ou docks où ces navires sont accostés(32);
- formuler des normes sur la disposition des roues de gouvernail, des indicateurs ou des axiomètres(33);
- formuler des normes concernant la protection et la clôture des machines, du matériel, des quais, des ponts et des ouvertures sur les ponts des navires ainsi que l'obligation de fournir des passerelles et des plates-formes sûres(34);
- établir des règlements pour l'outillage, les machines ou appareils, flottants ou non, servant pour le chargement ou le déchargement des navires(35);

(31) *Ibid*, art. 403.

(32) *Ibid*, art. 460, alinéa d.

(33) *Ibid*, art. 448.

(34) *Ibid*, art. 460, alinéa c.

(35) *Loi sur le conseil des ports nationaux*(S.R.C. 1970, ch. N-8) art. 19, par. (1), alinéa g.

- formuler des règlements concernant l'entretien de bouées, balises, ancres et amarres qui sont la propriété du gouvernement du Canada (36);
- formuler des règlements concernant l'éclairage et l'entretien convenables des phares, bateaux-feux, feux flottants et autres, des fanaux et autres signaux et des aides à la navigation(37);
- formuler des règlements pour l'administration des ports(38);
- édicter des règlements pour la réglementation et la régie de toute matière concernant les navires et les aéronefs qui naviguent dans les ports ainsi que leur mouillage, amarrage, déchargement ou chargement; pour l'usage des ports, des propriétés de port ou d'autres biens ressortissant au Conseil des ports nationaux, par des navires et des aéronefs et par leurs propriétaires; pour la réglementation de la construction et de l'entretien des quais, jetées, bâtisses ou autres constructions dans les limites des ports; pour l'imposition et la perception de droits sur les navires ou aéronefs qui entrent dans les ports, en font usage ou en sortent, sur les marchandises ou cargaisons de toute nature qui ont été introduites dans l'un des ports ou l'une des propriétés relevant de

(36) Loi de la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, ch. S-9), art. 583, alinéa a.

(37) Ibid, art. 583, alinéa b.

(38) Ibid, art. 594.

l'administration du conseil des ports nationaux; sur le transport, la manutention ou l'emmagasinement d'explosifs ou autres substances dangereuses dans les limites d'un port sous la juridiction du conseil des ports nationaux(39);

- *établir des règles et règlements pour l'usage et la gestion des ports, quais, jetées et brises-lames placés sous la juridiction de la loi sur les ports et jetées de l'Etat et sur les tarifs exigibles pour leur usage(40);*
- *établir des règlements concernant l'imposition et la perception de droits à verser à l'égard des navires qui utilisent les ports publics et à l'égard des marchandises déchargées de ces navires ou chargées à leur bord, ou transbordées dans ces ports(41);*
- *établir les règlements qu'il juge nécessaires pour la gestion, l'entretien, le bon usage et la protection des canaux ou autres ouvrages, ou de l'un d'eux, sous la direction ou le contrôle du ministre des transports (42);*

(39) *Loi sur le conseil des ports nationaux(S.R.C. 1970, ch. N-8), art. 14, par. (1), alinéa a, b, c, d, e, f.*

(40) *Loi sur les ports et jetées de l'Etat(S.R.C. 1970, ch. G-9), art. 7.*

(41) *Loi de la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, ch. S-9), art. 598.*

(42) *Loi sur le ministère des Transports(S.R.C. 1970, ch. T-15), art. 25.*

- édicter des règlements déterminant de quelles dimensions et de quelle nature doivent être les embarcations à employer sur les passages d'eau ainsi que la nature des aménagements et des installations destinées aux passagers transportés dans ces embarcations (43);
- établir les décrets ou les règlements qu'il juge utiles aux fins de la navigation concernant tout ouvrage désigné dans la loi sur la protection des eaux navigables(44);
- établir des règlements prescrivant la nature et la quantité des déchets qui peuvent être déposés par un navire dans les eaux arctiques ou tout endroit sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien et prescrire les conditions dans lesquelles ces déchets peuvent être déposés(45);
- édicter des règlements prévoyant la réglementation et la prévention de la pollution de l'air par les produits de combustion provenant des navires(46);

(43) Loi sur les passages d'eau(S.R.C. 1970, ch. F-8), art. 7.

(44) Loi sur la protection des eaux navigables(S.R.C. 1970, ch. N-9) art. 10.

(45) Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques(S.R.C. 1970, 1er supplément, ch. 2) art. 4.

(46) Loi sur la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, ch. S-9), art. 484, alinéa a.

- édicter des règlements en vue de la réglementation et de la prévention de la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les détritux, les eaux d'égoût ou toutes autres substances, provenant de toutes eaux canadiennes(47);
- établir des règlements prescrivant des normes de navigabilité pour les aéroglisseurs utilisés pour la navigation(48);
- exercer un contrôle sur l'exploitation des bassins de radoub ayant reçu des subventions et sur les taux et tarifs d'utilisation de ces bassins de radoub(49),

Le ministre des Transports peut:

- établir des règlements classifiant les stations de bord et prescrivant le type, les caractéristiques, le mode d'installation et les conditions d'utilisation des installations radioélectriques ordinaires et d'urgence, y compris le radar, les appareils radiogoniométriques et le matériel connexe, destinés à ces stations(50);

(47) Ibid, art. 483, alinéa b.

(48) Ibid, art. 705, par. (2), alinéa b.

(49) Loi sur les subventions aux bassins de radoub (S.R.C. 1970, ch. D-9), art. 15 et 16.

(50) Loi sur la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, ch. S-9), art. 404, alinéa a.

Toute autorité de pilotage créée en vertu des articles 307, 308 et 309 de la Loi sur la marine marchande du Canada peut:

- réglementer l'exploitation et l'entretien des bateaux-pilotes et de leur équipement(51);

Toute Commission de port créée en vertu de la loi sur les commissions de port doit:

- réglementer et diriger l'utilisation et l'aménagement de tout le terrain, bâtiment et autres biens dans les limites du port, et de tous les docks, quais et pièces d'outillage construits ou utilisés à cet égard(52).

Toute Commission de port créée en vertu de la loi sur les commissions de port, peut:

- réglementer l'utilisation du port par des navires, y compris leur amarrage et leur mouillage(53);
- réglementer la construction des chenaux, docks, quais, jetées, bâtiments ou autres structures dans les limites du port(54);

(51) Ibid, art. 314, alinéa b.

(52) Loi sur les Commissions de port (S.R.C. 1970, ch. H-1), art. 9.

(53) Ibid, 13, par. (1), alinéa a.

(54) Ibid, art. 13, par. (1), alinéa c.

- régler la construction, l'exploitation et l'entretien des élévations, canalisation, conduites ou autres ouvrages ou appareils sur les docks, jetées ou quais, dans les limites du port (55).

L'administration de la voie maritime du Saint-Laurent peut :

- établir des règlements touchant les vaisseaux naviguant dans un canal ou des ouvrages appropriés, les machines ou appareils destinés au chargement ou au déchargement de navires dans un canal (56).

Une administration de pilotage créée en vertu de la Loi sur le pilotage peut :

- édicter des règlements prescrivant les navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire (57).

Les corporations des ports, de Toronto, Winnipeg et Saint-Boniface, Hamilton, North-Fraser, Trenton, Port-Alberni et de Belleville peuvent (58) :

- (55) Ibid, art. 13, par. (1), alinéa d.
- (56) Loi sur l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent (S.R.C. 1970, ch. S-1), art. 20, par. (1), alinéa a et b.
- (57) Loi sur le pilotage (19-20 Elizabeth II, ch. 52), art. 14, par. (1), alinéa b.
- (58) Toutes ces lois étant sensiblement les mêmes, nous ne considérons que celle relative à la corporation du port de North-Fraser.

- régler et contrôler la navigation, les ouvrages et toutes les opérations dans le port; tous travaux de construction dans ou sur le port(59).

Les gardiens des ports de Québec et de Montréal doivent:

- inspecter tout navire dans les ports de Québec et de Montréal(60).

4.2.1.2.3 Activités de régulation et finance

La Commission canadienne des Transports doit:

- exercer un contrôle sur l'acquisition d'intérêts par un transporteur maritime dans les affaires d'un autre transporteur(61).

4.2.1.3 Activités de production et facteurs de production

4.2.1.3.1 Activités de production et personnel

Le gouverneur en conseil peut:

(59) Loi des Commissaires du havre de North-Fraser(3-4 George V, ch. 162).

(60) Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec(1871: ch. 33); Acte à l'effet d'amender et réfondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal (1882: ch. 45).

(61) Loi nationale sur les Transports(S.R.C. 1970, ch. N-17) art.27.

- établir des bureaux d'enrôlement dans tous les ports du Canada(62).

Le ministre des Transports peut:

- prendre des mesures pour procurer aux gens de mer désireux de se présenter aux examens en vue d'obtenir des certificats de capacité de capitaine ou de lieutenant les moyens d'acquérir les connaissances susceptibles de leur permettre de réussir à ces examens(63).

4.2.1.3.2 Activités de production et matériel

Le gouverneur en conseil peut:

- autoriser que soit versée une subvention à toute compagnie constituée en corporation qui s'engage par contrat avec sa Majesté à construire un bassin de radoub (64).

Le ministre des Transports doit:

- gérer tous les phares, bateaux, feux, feux-flottants et autres, les fanaux et autres signaux, les bouées et les balises, les appareils de radiosignalisation maritime, les ancres et les amarres de terre qui ont

(62) Loi sur la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, ch. S-9), art. 143.

(63) Ibid, art. 129.

(64) Loi sur les subventions aux bassins de radoub(S.R.C. 1970, ch. D-9), art. 3.

été acquis, construits, réparés, entretenus, améliorés, établis, placés ou posés pour rendre la navigation plus sûre et plus facile ainsi que tous les autres ouvrages en dépendant(65).

Le ministre des Transports peut:

- construire, entretenir et réparer tous les canaux et tous autres ouvrages qui en dépendent ou s'y rattachent, construits ou entretenus aux frais du Canada(66);
- exploiter tous les ports, quais, jetées et brise-lames construits ou terminés aux frais du Canada, inclus dans la juridiction de la loi sur les ports et jetées de l'Etat(67) .

Le ministre des Travaux publics doit:

- gérer et exploiter les barrages, les usines hydrauliques, les hâvres, jetées et ouvrages ayant pour objet d'améliorer la navigation sur certaines eaux, et les vaisseaux, dragues, chalands, outils, instruments et machines employés à l'amélioration de la navigation (68).

(65) Loi sur la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, Ch. S-9), art. 581.

(66) Loi sur le ministre des Transports(S.R.C. 1970, ch. %-15), art. 9.

(67) Loi sur les ports et jetées de l'Etat(S.R.C. 1970, ch. G-9), art. 4.

(68) Loi sur les travaux publics(S.R.C. 1970, ch. P-38), art. 9.

Le ministre des Travaux publics peut:

- *exploiter un bassin de radoub dont il a pris possession à la suite de saisi(69).*

Le Conseil des ports nationaux peut:

- *construire des navires(70).*

La compagnie du National peut:

- *construire des navires, navires à moteur, navires à vapeur, remorqueurs, transbordeurs de voitures, dragues, péniches, barges, bateaux et embarcations de toutes sortes(71);*
- *exploiter des lots d'eau, quais, docks, chantiers(72).*

La Canadian National Steamships peut:

- *acheter, frêter et acquérir des navires(73).*

(69) *Loi sur les subventions aux bassins de radoub (S.R.C. 1970: ch. D-9), art. 16.*

(70) *Loi sur le Conseil des ports nationaux(S.R.C. 1970, ch. N-8), art. 11.*

(71) *Loi sur les Chemins de fer nationaux du Canada (S.R.C. 1970, ch. C-10), art. 28.*

(72) *Ibid, art. 29.*

(73) *Loi des paquebots nationaux du Canada 1924(S.C. 1927, ch. 29), art. 8.*

4.2.1.3.3 Activités de production et finance

Toute autorité de pilotage créée en vertu des articles 307, 308 et 309 de la loi sur la marine marchande du Canada peut:

- accorder une aide financière pour la création de compagnies en vue du maintien des bateaux-pilotes et d'assurer la participation aux bénéfices de ces compagnies(74).

4.2.2. Activités postulées et types de transport

4.2.2.1 Activités de conception et types de transport

La Commission canadienne des transports peut:

- procéder à des examens, faire des constatations et tenir des registres ainsi que faire rapport au ministre au sujet:
 - a) des services de navigation, entre ports canadiens et depuis des ports du Canada jusqu'à des ports de l'étranger, qui sont nécessaires pour maintenir et faire progresser normalement le commerce intérieur et extérieur du Canada;

(74) Loi sur la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, ch. S-9), art. 314.

- b) de l'industrie des transports par eau et des entreprises et services qui y sont directement rattachés;
- c) des modalités et usages s'appliquant au transport par eau des marchandises et des voyageurs à l'intérieur, à destination ou en provenance du Canada(75).

L'Office nationale de l'énergie doit:

- étudier les questions relatives au transport de l'énergie à l'intérieur et à l'extérieur du Canada(76).

4.2.2.2. Activités de régulation et types de transport

Le gouverneur en conseil peut:

- édicter des règles pour les droits à verser à l'égard des navires qui utilisent les ports publics et à l'égard des marchandises déchargées de ces navires ou chargées à leur bord ou transbordées dans ces ports(77);

(75) Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17), art. 22 par. (2), alinéa a, d et e.

(76) Loi sur l'Office national de l'énergie(S.R.C. 1970, ch. N-6), art. 22.

(77) Loi sur la marine marchande du Canada(S.R.C. 1970, ch. S-9), art. 598.

- formuler des normes sur la manière dont peuvent être transportées les cargaisons de grains et les pontées sur un navire canadien, ou sur un navire non immatriculé au Canada et se trouvant dans un port du Canada (78);
- formuler des normes sur le transport du bois hors du Canada(79);
- établir des règlements visant à assurer la sécurité des personnes et des biens dans les aéroglisseurs utilisés pour la navigation(80);
- formuler des normes pour le mode d'emballage et d'arrimage de marchandises, articles ou matériaux déclarés marchandises dangereuses ainsi que sur la quantité admise sur un navire, l'emplacement ou les emplacements que peuvent occuper ces marchandises sur un navire et les inscriptions à opposer sur tout colis ou contenant pouvant renfermer des marchandises destinées à l'expédition(81);
- établir des règles et règlements pour la santé, la protection et la sécurité du transport du bétail sur les navires(82);

(78) Ibid, art. 607.

(79) Ibid, art. 434.

(80) Ibid, art. 705, par. (2), alinéa c.

(81) Ibid, art. 450.

(82) Loi concernant l'expédition du bétail(S.R.C. 1970, ch. L-11), art. 3.

- *fixer un droit à payer sur chaque tête de bétail expédiée par tout navire transportant du bétail(83);*
- *fixer les taxes ou les droits exigibles pour les personnes et pour les effets transportés sur les passages d'eau(84);*
- *réglementer la conduite des détenteurs de permis relativement à ces passages d'eau et fixer le temps, les heures et minutes durant lesquelles et auxquelles les embarcations employés sur ces passages doivent passer et repasser, ou partir de l'un ou de l'autre côté du passage à cette fin(85);*
- *formuler des normes pour l'importation, la manipulation et le transport des explosifs(86);*
- *établir des règlements concernant le rapport à faire sur les sinistres maritimes par les navires se trouvant dans les eaux canadiennes et les navires canadiens se trouvant dans n'importe quelles eaux(87);*

(83) *Ibid*, art. 4.

(84) *Loi sur les passages d'eau*(S.R.C. 1970, ch. F-8) art. 7, alinéa d.

(85) *Ibid*, art. 7, alinéa f.

(86) *Loi sur le conseil des ports nationaux*(S.R.C. 1970, ch. N-8), art. 14, par. (1) f.

(87) *Loi sur la marine marchande du Canada*(S.R.C. 1970, ch. S-9), art. 543, par. (1), alinéa a.

La Commission canadienne des Transports peut:

- autoriser des navires à transporter des passagers ou des marchandises, ou à la fois des passagers et des marchandises d'un port ou endroit au Canada à un autre port ou endroit au Canada(88);
- délivrer un permis au nom du propriétaire, de l'affrèteur ou de toute autre personne ayant droit de se livrer au transport par eau au moyen d'un navire et mentionner dans le permis les ports entre lesquels le navire ou les navires qui y sont indiqués peuvent transporter des marchandises ou des passagers, ainsi que l'horaire des services qui doit être maintenu(89);
- établir les taxes exigibles pour la totalité ou pour une portion particulière de l'itinéraire parcouru par le détenteur de permis(90);
- annuler, modifier, compléter ou remplacer par de nouveaux tarifs tout tarif-type déposé par un détenteur de permis à la Commission(91).

(88) Loi sur les transports(S.R.C. 1970: ch. T-14), art. 10, par. (1).

(89) Ibid, art. 10, par. 2 et 4.

(90) Ibid, art. 13, par. 2.

(91) Ibid, art. 14.

Une Commission de port peut:

- *édicter des règlements pour le transport, la manipulation ou l'emmagasinement, dans les limites du port, d'explosifs ou autres substances qui constitueront ou constitueront un danger ou un risque pour les personnes et les biens(92);*

Les corporations des ports, de Toronto, Winnipeg et Saint-Boniface, Hamilton, North-Fraser, Trenton, Port-Alberni et Belleville peuvent:

- *réglementer et contrôler le déchargement et l'expédition d'explosifs ou de substances inflammables(93);*

4.2.2.3 Activités de production et types de transport

Le conseil des ports nationaux peut:

- *exploiter des navires(94);*

La compagnie du National peut:

- (92) *Loi sur les Commissions de port(S.R.C. 1970, ch. H-1), art. 13, par. (1), alinéa f.*
- (93) *Loi des Commissaires du havre de North-Fraser (3-4 George V: ch. 62), art. 20, alinéa e.*
- (94) *Loi sur le Conseil des ports nationaux(S.R.C. 1970: ch. N-8), art. 11.*

- *exploiter des navires, navires à vapeur, remorqueurs, transbordeurs, dragues, péniches, barges, bateaux et embarcations de toutes sortes(95).*

4.2.3 Activités postulées et environnement

4.2.3.1 Activités de conception et environnement

La Commission canadienne des Transports peut:

- *procéder à des examens, faire des constatations et tenir des registres ainsi que faire des rapports appropriés au ministre des Transports au sujet des travaux des agences et organismes internationaux et intergouvernementaux qui s'occupent de transport par eau de marchandises et de voyage(96).*

4.2.3.2 Activités de régulation et environnement

Le gouverneur en conseil peut:

- *établir des règlements régissant*
 - a) *la pose, la tension ou l'entretien de tout câble de traille en travers, au-dessus ou au-dessous d'eaux navigables, ou dans ces eaux;*

(95) *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (S.R.C. 1970: ch. C-10), art. 28.*

(96) *Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17), art. 22, par. (2), alinéa f.*

b) l'entretien de feux et toutes autres précautions nécessaires à la sécurité de la navigation en ce qui a trait à ce câble de traîlle;

c) l'ouverture ou la fermeture d'un pont tournant ou pont-bascule au dessus d'eaux navigables, et

d) l'entretien de feux et toutes autres précautions nécessaires à la sécurité de la navigation en ce qui a trait à ce pont tournant ou pont-bascule (97);

- édicter des règlements, dans le cadre de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, pour réglementer et prévenir la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les détritrus, les eaux d'égout ou toutes autres substances provenant des navires, de toutes eaux canadiennes (98).

- établir des règlements prescrivant la nature et la quantité des déchets qui peuvent être déposés par un navire dans les eaux arctiques ou tout endroit sur le continent ou les îles de l'Arctique canadien et prescrire les conditions dans lesquelles ces déchets peuvent être déposés (99);

- édicter des règlements prévoyant la réglementation et la prévention de la pollution de l'air par les produits de combustion provenant des navires (100);

(97) Loi sur la protection des eaux navigables (S.R.C. 1970, ch. N-19), art. 28.

(98) Loi sur la marine marchande du Canada (S.R.C. 1970, ch. S-9), art. 483.

(99) Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (SRC 1970, 1er supplément ch. 2 art. 4).

(100) Loi sur la marine marchande du Canada (SRC 1970, ch. S-9, art. 484, alinéa a).

(i) des élévateurs, canalisations, conduites et autres ouvrages ou appareils sur les docks, jetées ou quais dans les limites du port et

(ii) des canalisations ou lignes de fils ou câbles à travers le port ou sous le lit du port(99);

- réglementer l'érection de tours ou potaux, et le montage ou la pose de fils ou câbles dans le port (100).

4.2.3.3 Activités de production et environnement

Rien à signaler.

Loi sur les Commissions de port (S.R.C. 1970, ch. H-1), art. 13, alinéa d.

Ibid, art. 13, alinéa e.

CHAPITRE CINQUIEME

TRANSPORT PAR PIPELINES

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
<i>Introduction.....</i>	153
<i>5.1 Législation régissant le transport par pipelines.....</i>	154
<i>5.1.1 Recensement des lois.....</i>	154
<i>5.1.2 Description des lois spécifiques au transport par pipelines.....</i>	154
<i>5.1.2.1 Loi sur l'Office national de l'énergie (SRC 1970, ch. N-6).....</i>	154
<i>5.2 Description du secteur.....</i>	155
<i>5.2.1 Activités postulées et facteurs de production.....</i>	155
<i>5.2.1.1 Activités de conception et facteurs de production.....</i>	155
<i>5.2.1.1.1 Activités de conception et personnel..</i>	155
<i>5.2.1.1.2 Activités de conception et matériel...</i>	155
<i>5.2.1.1.3 Activités de conception et finance....</i>	156
<i>5.2.1.2 Activités de régulation et facteurs de production.....</i>	156
<i>5.2.1.2.1 Activités de régulation et personnel..</i>	156
<i>5.2.1.2.2 Activités de régulation et matériel...</i>	156
<i>5.2.1.2.3 Activités de régulation et finance....</i>	158
<i>5.2.1.3 Activités de production et facteurs de production.....</i>	159
<i>5.2.2 Activités postulées et types de transport....</i>	160
<i>5.2.2.1 Activités de conception et types de transport.....</i>	160
<i>5.2.2.2 Activités de régulation et types de transport.....</i>	161
<i>5.2.2.3 Activités de production et types de transport.....</i>	163

PAGE

5.2.3	<i>Activités postulées et environnement.....</i>	164
5.2.3.1	<i>Activités de conception et environnement</i>	164
5.2.3.2	<i>Activités de régulation et environnement</i>	164
5.2.3.3	<i>Activités de production et environnement</i>	165

Introduction

La législation fédérale canadienne partage le transport par pipe-lines en deux entités selon la nature des biens transportés. Ainsi il existe une législation propre aux pipe-lines pour denrées et une législation propre aux pipe-lines pour hydrocarbures. Cette juridiction bicéphale est la seule caractéristique notable de ce sous-système.

5.1 Législation régissant le transport par pipelines

5.1.1 Recensement des lois

Loi sur l'Office national de l'énergie.
(S.R.C. 1970, ch. N-6).

Loi nationale sur les transports.
(S.R.C. 1970, ch. N-17).

5.1.2 Description des lois spécifiques au transport par pipelines

5.1.2.1 Loi sur l'Office national de l'énergie
(S.R.C. 1970, ch. N-6)

Cette loi, créant l'office national de l'énergie, touche l'ensemble des ressources énergétiques au Canada et de leur transport.

La loi est divisée en sept parties, les sept parties sont coiffées des titres suivants: Office national de l'énergie, fonctions consultatives, certificats de commodité et nécessités publiques, mouvements, droits et tarifs, pouvoirs des compagnies de pipe-lines, exportations et importations, généralités. La lecture de la loi nous montre que l'office national de l'énergie est préoccupée avant tout de la question des pipe-lines.

5.2 Description du secteur

5.2.1 Activités postulées et facteurs de production

5.2.1.1 Activités de conception et facteurs de production

5.2.1.1.1 Activités de conception et personnel

La Commission canadienne des Transports (C.C.T.) doit:

- entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada(1).

5.2.1.1.2 Activités de conception et matériel

La Commission canadienne des Transports doit:

- entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada(1);
- faire enquête et conseiller le gouvernement au sujet de l'équilibre d'ensemble entre les programmes de dépenses entrepris par les ministères, les départements ou organismes du gouvernement pour fournir des installations et du matériel de transport aux divers moyens de transport(2);

(1) Loi nationale sur le transport(S.R.C., 1970, ch. N-17), art. 22, par. (1), alinéa b.

(2) Idem, alinéa h.

- *établir des normes et des critères économiques de portée générale devant servir à la détermination des investissements fédéraux en matériel et installations à répartir entre les divers moyens de transport et au sein de chacun d'eux ainsi qu'à la détermination des rendements financiers qu'ils seraient souhaitables d'obtenir(3).*

5.2.1.1.3 Activités de conception et finance

La Commission canadienne des Transports doit:

- *faire enquête et conseiller le gouvernement au sujet des mesures visant à développer les revenus provenant de l'utilisation du matériel du gouvernement(4).*

5.2.1.2 Activités de régulation et facteurs de production

5.2.1.2.1 Activités de régulation et personnel

Rien à signaler.

5.2.1.2.2 Activités de régulation et matériel

L'Office national de l'énergie peut:

- (3) *Idem, alinéa g.*
- (4) *Indem, alinéa h.*

- approuver les plans, profils et livre de renvoi en vue de la construction d'un pipe-line pour hydrocarbures(5);
- autoriser une compagnie de pipe-lines pour hydrocarbures à traverser une installation d'utilité publique autre qu'un chemin de fer et les eaux navigables (6);
- autoriser toute modification à un pipe-line pour hydrocarbures(7);
- ordonner le changement ou le déplacement d'un pipe-line pour hydrocarbures en raison d'utilité publique(8);
- ordonner le prolongement d'un pipe-line pour la transmission de gaz(9).

La Commission canadienne des Transports doit:

(5) Loi sur l'Office national de l'énergie(S.R.C. 1970, ch. N-6).

(6) Idem, art. 76, par. (4).

(7) Idem, art. 36.

(8) Idem, art. 37.

(9) Idem, art. 60.

- exercer relativement à une compagnie de pipe-lines pour denrées, à ses ouvrages et à ses entreprises la juridiction, les fonctions et les pouvoirs qui sont dévolus à l'Office national de l'énergie en vertu des parties III et V de la loi sur l'Office national de l'énergie(10).

La C.C.T. peut:

- autoriser une compagnie de pipe-lines pour hydrocarbures à traverser un chemin de fer(11).

Le ministre des Transports peut:

- autoriser une compagnie de pipe-line pour hydrocarbures à traverser ou toucher à des eaux navigables (12).

5.2.1.2.3 Activités de régulation et finance

L'Office national de l'énergie(O.N.E.)
peut:

- autoriser la vente, l'achat ou la location d'un pipe-line pour hydrocarbures(13);

(10) Loi nationale sur les Transports(S.R.C. 1970, ch. N-17), art. 34, par. (1).

(11) Les parties III et V de la loi sur l'O.N.E. comprennent les articles 26 à 49 et 62 à 80.

(12) Loi sur l'Office nationale de l'énergie(S.R.C. 1970, ch. N-6) art. 76.

(13) Idem.

- permettre un accord en vue de la fusion d'une compagnie de pipe-lines avec une autre compagnie(14);
- établir des règlements concernant la manière dont les comptes d'une compagnie doivent être tenus(15);

La Commission canadienne des Transports doit:

- exercer relativement à une compagnie de pipe-line pour denrées, à ses ouvrages et à ses entreprises, la juridiction, les fonctions et les pouvoirs qui sont dévolus à l'Office national de l'énergie en vertu des parties III et V de la loi sur l'Office national de l'énergie(16) (17).

5.2.1.3 Activités de production et facteurs de production

Nous n'avons trouvé aucune activité de ce type dans la législation.

(14) *Idem*, art. 63.

(15) *Idem* art. 88, par. (1).

(16) Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17) art. 34, par. (1).

(17) Les parties III et V de la loi sur l'O.N.E. comprennent les articles 25 à 49 et 62 à 80.

5.2.2 Activités postulées et types de transport

5.2.2.1 Activités de conception et types de transport

La Commission canadienne des Transports
doit:

- entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada(18);
- faire enquête et rapport au ministre des Transports sur les mesures à prendre pour aider au développement économique des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement(19);
- faire enquête et rapport au ministre des Transports sur les relations entre les divers moyens de transports ... et sur les mesures qui devraient être adoptées pour coordonner le développement, la réglementation et la direction des divers moyens de transport (20);
- faire enquête et rapport au ministre des Transports sur les mesures financières qui pourraient être nécessaires pour aider directement tout moyen de transport(21).

(18) Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17), art. 22 par. (1), alinéa b.

(19) Idem, alinéa a.

(20) Idem, alinéa c.

(21) Idem, alinéa e.

L'Office national de l'énergie doit:

- étudier et continûment passer en revue les questions ressortissant au Parlement du Canada en ce qui concerne ... le transport ... de l'énergie et des sources d'énergie(22).

5.2.2.2 Activités de régulation et types de transport

L'Office national de l'énergie(O.N.E.)

peut:

- délivrer un certificat à l'égard d'un pipe-line pour hydrocarbures(23);
- avec l'approbation du gouverneur en conseil, révoquer ou suspendre un certificat(24);
- autoriser la mise en service de pipe-lines pour le transport d'hydrocarbures(25);
- permettre l'abandon de l'exploitation d'un pipe-line pour hydrocarbures(26);

(22) Loi sur l'Office national de l'énergie(B.R.C. 1970, ch. N-6) art. 22, par. (1).

(23) Loi sur l'Office national de l'énergie(S.R.C. 1970, ch. N-6), art. 44.

(24) Idem, art. 47.

(25) Idem, art. 38.

(26) Idem, art. 63.

- rendre des ordonnances sur tous les sujets relatifs au mouvement, aux droits ou tarifs de pipe-lines pour hydrocarbures(27);
- rejeter, modifier, prescrire ou suspendre tout tarif d'une compagnie de pipe-lines pour hydrocarbures;
- avec l'approbation du gouverneur en conseil, édicter des règlements visant la protection des biens et la sécurité du public ainsi que des employés de la compagnie, en ce qui a trait à l'exploitation d'un pipe-line pour hydrocarbures(29);
- déterminer la mesure dans laquelle la responsabilité d'une compagnie de pipe-line pour hydrocarbures peut être diminuée, restreinte ou limitée(30);
- exiger qu'une compagnie fournisse des facilités suffisantes et appropriées pour la réception, la transmission et la livraison de tout le pétrole offert pour transmission au moyen de son pipe-line, et des facilités suffisantes et appropriées pour l'emmagasinement du pétrole ainsi que le raccordement de sa canalisation à d'autres facilités de transmission de pétrole(31);

(27) *Idem*, art. 50.

(28) *Idem*, art. 53 et 54.

(29) *Idem*, art. 39.

(30) *Idem*, art. 58.

(31) *Loi sur l'Office national de l'énergie (S.R.C. 1970, ch. N-6), art. 57.*

La Commission canadienne des Transports doit:

- exercer relativement à une compagnie de pipe-lines pour denrées, à ses ouvrages et à ses entreprises, la juridiction, les fonctions et les pouvoirs qui sont dévolus à l'Office national de l'énergie(32) (33).

La Commission canadienne des Transports peut:

- émettre un certificat relativement à un pipe-line pour denrées(34);
- rendre des ordonnances relatives à toutes les questions concernant le trafic, les droits ou les tarifs d'une compagnie de pipe-line pour denrées et rejeter ou prescrire tout tarif(35);

5.2.2.3 Activités de production et types de transport

Nous n'avons trouvé aucune activité de ce type dans la législation.

(32) Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17), art. 34, par. (1).

(33) Les parties III et V de la loi sur l'ONE comprennent les articles 25 à 45, et 62 à 80.

(34) Loi nationale sur les transports(S.R.C. 1970, ch. N-17), art. 32, par. (1).

(35) Idem, art. 33, par. (3).

5.2.3 Activités postulées et environnement

5.2.3.1 Activités de conception et environnement

Rien à signaler.

5.2.3.2 Activités de régulation et environnement

L'Office national de l'énergie peut:

- autoriser la prospection et l'exploitation de minéral dans le voisinage d'un pipe-line pour hydrocarbures (36).

La Commission canadienne des Transports doit:

- exercer relativement à une compagnie de pipe-lines pour denrées, à ses ouvrages et à ses entreprises, la juridiction, les fonctions et les pouvoirs qui sont dévolus à l'Office national de l'énergie en vertu des parties III et V de la loi sur l'Office national de l'énergie (37) (38).

(36) Loi sur l'Office national de l'énergie (S.R.C. 1970, ch. N-6).

(37) Loi nationale sur les transports (S.R.C. 1970, ch. N-17) art. 34, par. (1).

(38) Les parties III et V de la loi sur l'ONE comprennent les articles 25 à 45 et 62 à 80.

5.2.3.3 Activités de production et environnement

Aucune activité de ce type n'est relevée dans la législation.

CHAPITRE SIXIEME

TRANSPORT ROUTIER

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
<u>Introduction</u>	169
6.1 <i>Législation régissant le transport routier</i>	172
6.1.1 <i>Recensement des lois</i>	172
6.1.2 <i>Description des lois spécifiques au secteur</i> ...	173
6.1.2.1 <i>Loi nationale sur les transports</i>	173
6.1.2.2 <i>Loi sur le transport par véhicules à moteur (SRC 1970, ch. M-14)</i>	173
6.1.2.3 <i>Loi sur la sécurité des véhicules automobi- les (SRC 1970, ch. 22, 1er supplément)</i>	174
6.1.2.4 <i>Loi sur la route transcanadienne (SRC 1970, ch. T-12)</i>	174
6.1.2.5 <i>Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique (SRC 1970, ch. A-18)</i>	175
6.1.2.6 <i>Loi relative à la circulation sur les ter- rains du gouvernement (SRC 1970, ch. G-10)</i>	175
6.1.2.7 <i>Loi sur les ponts (SRC 1970, ch. C-10)</i>	176
6.2 <i>Description du secteur</i>	177
6.2.1 <i>Activités postulées et facteurs de production</i> .	177
6.2.1.1 <i>Activités de conception et facteurs de pro- duction</i>	177
6.2.1.1.1 <i>Activités de conception et personnel</i>	177
6.2.1.1.2 <i>Activités de conception et matériel</i>	177
6.2.1.1.3 <i>Activités de conception et finance</i>	178
6.2.1.2 <i>Activités de régulation et facteurs de pro- duction</i>	179
6.2.1.2.1 <i>Activités de régulation et personnel</i>	179
6.2.1.2.2 <i>Activités de régulation et matériel</i>	179
6.2.1.2.3 <i>Activités de régulation et finance</i>	182

6.2.1.3	<i>Activités de production et facteurs de production.....</i>	183
6.2.1.3.1	<i>Activités de production et personnel....</i>	183
6.2.1.3.2	<i>Activités de production et matériel.....</i>	183
6.2.1.3.3	<i>Activités de production et finance.....</i>	184
6.2.2	<i>Activités postulées et types de transport.....</i>	185
6.2.2.1	<i>Activités de conception et types de transport.....</i>	185
6.2.2.2	<i>Activités de régulation et types de transport.....</i>	185
6.2.2.3	<i>Activités de production et types de transport.....</i>	188
6.2.3	<i>Activités postulées et environnement.....</i>	189
6.2.3.1	<i>Activités de conception et environnement....</i>	189
6.2.3.2	<i>Activités de régulation et environnement....</i>	189
6.2.3.3	<i>Activités de production et environnement....</i>	189

Introduction

Le transport routier canadien est soumis à une double juridiction. Le transport intraprovincial est régi par l'administration provinciale et le transport extraprovincial est de compétence fédérale. Cependant pour des raisons d'efficacité administrative et parce que le fédéral n'était pas équipé pour exercer cette compétence, ce sont les provinces qui ont historiquement géré le transport routier extraprovincial. En 1967, cependant, le fédéral manifesta son intention de récupérer son champ de juridiction. La partie III de la loi nationale sur les Transports est en effet consacrée au transport extraprovincial par véhicules à moteur. Une vive opposition de la part de provinces, par le Québec et l'Ontario notamment - obligea le fédéral à mettre en veilleuse cette partie de la loi qui ne fut promulguée qu'en 1970 et ce n'est qu'en 1971 que le ministre fédéral des Transports soumit à ses homologues provinciaux le plan d'application de la partie III de la loi nationale sur les transports. Le Québec rejeta en bloc à la fois la partie III de la loi et le calendrier d'implantation. Le ministre des Transports québécois lors de la conférence fédérale provinciale des ministres des Transports du 3 mai 1971, devait révéler en ces termes la position de son gouvernement(1):

(1) Dossier fédéral provincial ch. 6 Les Transports, ministère des Affaires intergouvernementales.

- premièrement le Québec s'oppose à la mise en application de la partie III de la loi nationale sur les transports;
- deuxièmement, il réclame le maintien du statu quo, c'est-à-dire une délégation complète de pouvoirs, en vertu du "Motor Transportation Act", du fédéral aux provinces;
- troisièmement, il accepte que cette délégation de pouvoirs soit assortie d'une obligation pour les provinces d'en arriver à une réglementation uniforme dans des délais fixes.

On créa donc au cours de cette conférence un Conseil consultatif sur la réglementation des véhicules moteurs (CCRVM), formé de fonctionnaires fédéraux et provinciaux. Ce Conseil qui devait, entre autre chose, mettre au point les modalités d'application d'une législation fédérale avec laquelle le Québec était en désaccord n'a point fait de miracle.

Le 16 octobre 1972, à St-Jean, Terre-Neuve, lors d'une réunion des ministres provinciaux des Transports, on aborda à nouveau le problème de l'application de la partie III de la loi nationale des Transports. Le Québec formula alors une proposition qui fit adhésion unanime: le renvoi de cette question à la nouvelle conférence fédérale-provinciale sur la constitution, ce qui revient à dire à toute fin pratique que cette question a été remise sine die.

- premièrement le Québec s'oppose à la mise en application de la partie III de la loi nationale sur les transports;
- deuxièmement, il réclame le maintien du statu quo, c'est-à-dire une délégation complète de pouvoirs, en vertu du "Motor Transportation Act", du fédéral aux provinces;
- troisièmement, il accepte que cette délégation de pouvoirs soit assortie d'une obligation pour les provinces d'en arriver à une réglementation uniforme dans des délais fixes.

On créa donc au cours de cette conférence un Conseil consultatif sur la réglementation des véhicules moteurs (CCRVM), formé de fonctionnaires fédéraux et provinciaux. Ce Conseil qui devait, entre autre chose, mettre au point les modalités d'application d'une législation fédérale avec laquelle le Québec était en désaccord n'a point fait de miracle.

Le 16 octobre 1972, à St-Jean, Terre-Neuve, lors d'une réunion des ministres provinciaux des Transports, on aborda à nouveau le problème de l'application de la partie III de la loi nationale des Transports. Le Québec formula alors une proposition qui fit adhésion unanime: le renvoi de cette question à la nouvelle conférence fédérale-provinciale sur la constitution, ce qui revient à dire à toute fin pratique que cette question a été remise sine die.

Quoi qu'il en soit, dans le cadre de cette recherche, il est impérieux que la législation fédérale en matière de transport routier soit passée au peigne fin. Le fédéral, "à n'en pas douter", reviendra à la charge et une bonne connaissance du dossier sur tous ses aspects constituera un atout pour le Québec.

5.1 Législation régissant le transport routier

5.1.1 Recensement des lois

Loi sur l'Office national de l'énergie (SRC, 1970, ch. N-6), art. 22.

Loi sur les ponts (SRC 1970, ch. B-10).

Loi sur les chemins de fer nationaux (S.R.C. 1970, ch. C-10).

Loi relative à la circulation sur les terrains du gouvernement (SRC 1970, ch. G-10).

Loi sur la route transcanadienne (SRC, 1970, ch. T-12).

Loi sur le transport par véhicules à moteurs (SRC 1970, ch. M-14).

Loi sur les Transports (SRC, 1970, ch. T-14).

Loi sur les explosifs (SRC 1970, ch. E-15) art. 4.

Loi nationale sur les Transports (SRC 1970, ch. N-17).

Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique (SRC 1970, ch. A-18).

Loi sur la sécurité des véhicules automobiles (SRC 1970, ch. 26) 1er supplément.

Loi sur les Travaux publics (SRC 1970, ch. P-38) art. 12, 28.

5.1.2 Description des lois spécifiques au transport routier

5.1.2.1 Loi nationale sur les transports (SRC 1970, ch. N-17)

Comme nous l'avons déjà vu, la partie III de cette loi traite dans sa totalité du transport extraprovincial par véhicule à moteur. Cependant elle ne s'applique qu'aux entreprises de transport par véhicule à moteur et qu'aux parties de ces entreprises qui sont soustraites aux dispositions de la loi sur les transports par véhicule à moteur (art. 36). Rappelons que cette section de la loi nationale des transports a été promulguée en 1971, mais son application est retardée à cause de l'opposition des provinces particulièrement du Québec. Nous en ferons quand même une étude détaillée plus loin dans cette recherche.

5.1.2.2 Loi sur le transport par véhicules à moteur (SRC 1970, ch. M-14)

Cette loi qui concerne le transport extraprovincial par véhicule à moteur subordonne ce mo-

de de transport aux législations et réglementations provinciales en vigueur. La Commission provinciale de transport peut, à sa discrétion, délivrer des permis d'exploitation à ce type d'entreprise. Il peut aussi déterminer et réglementer les tarifs et taux à imposer par un voiturier fédéral pour du transport extraprovincial dans cette province(art. 4).

5 .1.2.3 Loi sur la sécurité des véhicules automobiles(SRC 1970, ch. 22, 1er supplément)

Le titre de cette loi renseigne sur son champ d'application: "Loi concernant l'emploi de marques nationales de sécurité pour les véhicules automobiles et prévoyant l'établissement de normes de sécurité pour certains véhicules automobiles importés au Canada ou exportés du Canada ou expédiés ou transportés d'une province à une autre!"

5 .1.2.4 Loi sur la route transcanadienne(SRC 1970, ch. T-12).

Cette loi favorisant et aidant la construction d'une route transcanadienne permet au ministre des Travaux publics de conclure des accords avec une province en vue de lui verser des subventions pour la cons-

truction d'un tronçon d'une route transcanadienne. La loi détermine les conditions de l'accord, les contributions qui seront versées à la Province... .

5.1.2.5 Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique
(SRC 1970, ch. A-18)

Cette loi s'applique dans le territoire comprenant les provinces de Nouvelle-Ecosse, l'Ile-du-Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick, l'Ile de Terre-Neuve et la partie de la province de Québec située au sud du fleuve Saint-Laurent et à l'est de la Route 23 au Québec qui est la route reliant Lévis, dans le Québec, à la route 201(US) dans l'Etat du Maine.

Il s'agit de subventions accordées aux camionneurs pour le mouvement de marchandises du territoire choisi jusqu'à des endroits du Canada situés hors du territoire choisi. On veut de cette façon rendre concurrentiel sur le marché canadien les biens et produits qui originent du territoire choisi.

5.1.2.6 Loi relative à la circulation sur les terrains du gouvernement (SRC 1970, ch. G-10)

Cette loi permet au Gouverneur en Conseil d'établir des règlements en vue de la réglementation

de la circulation sur les terrains appartenant à Sa Majesté du chef du Canada ou occupés par elle. Le gouverneur en conseil peut de plus établir une classification des véhicules pouvant circuler sur les terrains du gouvernement, déterminer la responsabilité du propriétaire quant aux infractions sur les dits terrains.

5.1.2.7 Loi sur les ponts (SRC 1970, ch. C-10)

La loi concernant les ponts s'applique à tous les ponts et à leurs abords, ainsi qu'aux accessoires ou ouvrages qui s'y rattachent, érigés ou construits par toute compagnie (art. 3). Cette loi détermine les conditions d'ouverture d'un pont, précise la procédure à suivre lors de l'inspection précédant l'ouverture du pont par un ingénieur attaché au ministère des Travaux publics, énumère les caractéristiques d'un pont dangereux à la circulation publique et indique l'attitude à adopter dans cette éventualité. La loi oblige la compagnie propriétaire d'un pont à faire rapport de tous accidents survenus sur le pont et à rédiger des rapports d'accidents deux fois par année. Finalement la loi détermine les peines encourues par quelqu'un qui ouvre un pont sans avis ou contrairement à une ordonnance et qui omet ou néglige de faire rapport des accidents.

5.2 Description du secteur

5.2.1 Activités postulées et facteurs de production

5.2.1.1 Activités de conception et facteurs de production

5.2.1.1.1 Activités de conception et personnel

La C.C.T. doit(2):

- faire enquête et rapport au ministre sur les mesures à prendre pour aider au développement économique sain des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement(art. 22a).

5.2.1.1.2 Activités de conception et matériel

La C.C.T. doit (3):

- faire enquête et rapport au ministre sur les mesures à prendre pour aider au développement économique sain des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement(art. 22a);
- faire enquête et conseiller le gouvernement sur les programmes de dépenses du gouvernement relativement aux installations et au matériel de transport(art. 22 h);

(2) Loi nationale sur les transports(SRC 1970, ch. N-17, art. 22: a)

(3) Ibid (SRC 1970, ch. N-17, art. 22 a).

- établir des normes et des critères économiques de portée générale sur les investissements fédéraux en matériel et installations à répartir entre les divers moyens de transport et au sein de chacun d'eux(art. 22 g).

5.2.1.1.3 Activités de conception et finance

La C.C.T. doit(4):

- faire enquête et rapport au ministre sur les mesures financières nécessaires pour aider directement tout moyen de transport (art. 22 e);
- entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous moyens de transport(art. 22 b);
- faire enquête et conseiller le gouvernement au sujet des mesures visant à développer les revenus provenant de l'utilisation des installations de transport(art. 22 h).

(4) Ibid(SRC, 1970, ch. N-17, art. 22: e, b, h).

5.2.1.2 Activités de régulation et facteurs de production

5.2.1.2.1 Activités de régulation et personnel

La C.C.T. peut établir des règlements

(5):

- exigeant que les exploitants d'entreprises de transport par véhicule à moteur produisent à la Commission des déclarations relatives .. à leurs employés (art. 42 f).

5.2.1.2.2 Activités de régulation et matériel

Le ministre des Travaux publics doit

(6):

- sur rapport d'un ingénieur, attaché au ministère des Travaux publics, permettre l'ouverture et l'utilisation d'un pont à l'usage du public et construit par des compagnies à charte fédérale (art. 5, 6, 8).

La Commission canadienne des Transports de son côté peut établir des règlements(7):

- (5) Loi nationale sur les transports(SRC 1970, ch. N-17, art. 42f)
- (6) Loi sur les ponts(SRC 1970, ch. B-10, art. 5, 6, 8).
- (7) Loi nationale sur les transports(SRC 1970, ch. N-17, art. 42: g, h, m, f).

- exigeant la fourniture de renseignements sur le contrôle, la propriété, la cession, la réunion, la pension et la location à bail d'une entreprise de transport par véhicule à moteur(art. 42g) et interdisant de telles opérations sauf si des conditions précises sont effectuées(art. 42 h);
- établissant des classifications ou des groupes d'entreprises de transport par véhicule à moteur(art. 42 m);
- exigeant que les entreprises de transport par véhicule à moteur produisent à la Commission des déclarations relatives ... à leur matériel ... (art. 42f).

Le Gouverneur en conseil peut entreprendre un certain nombre d'activités de régulation sur le matériel pour le transport routier. Il peut: (8)

- établir des règlements pour la circulation sur les terrains de la couronne (art. 2.1) et une classification des véhicules selon leurs dimensions, leur modèle, leur emploi, leur poids, leur genre, pouvant circuler sur les dits terrains(art. 2.2);
- établir des règlements(9)

(8) Loi relative à la circulation sur les terrains du gouvernement(SRC 1970, ch. G-10, art. 2: 1, 2)

(9) Loi sur la sécurité des véhicules à moteur (SRC 1970, ch. 26, 1er supplément(art. 4: 1: a, b, art. 7.1a, art. 15 a).

- prescrivant quelles sont les catégories de véhicules automobiles auxquelles peuvent être apposées les marques nationales de sécurité et quelles sont les personnes qui peuvent les apposer(art. 4.1 a);
- prescrivant, pour les véhicules automobiles d'une catégorie prescrite et leurs pièces, des normes de sécurité auxquelles doivent répondre ces véhicules et leurs pièces pour que les marques nationales de sécurité puissent être employées pour ces véhicules(4.1 l);
- exigeant, pour qu'une marque nationale de sécurité y soit apposée que les fabricants inscrivent sur le véhicule ou les pièces le mois et l'année de fabrication(4.1 d);
- concernant l'importation des véhicules automobiles au Canada(art. 7.1 a);
- concernant la rétention des véhicules automobiles et des pièces de véhicules automobiles saisies en vertu de l'art. 13 de la présente loi (art. 15 a).

Il peut finalement(10):

(10) Loi sur les parcs nationaux(SRC 1970, ch. N-13, art. 7.1 j).

- établir des règlements visant l'administration et l'usage de chemins, rues, trottoirs, sentiers, ponts et autres voies dans les parcs(art. 7.1 j).

5.2.1.2.3 Activités de régulation et finance

La C.C.T. doit(11):

- exercer un contrôle sur l'acquisition d'intérêt par un transporteur routier dans les affaires d'un autre transporteur (art. 27).

Elle peut aussi établir des règlements(12):

- prescrivant sous quelles formes les comptes et registres doivent être tenus par les exploitants d'entreprises de transport par véhicule à moteur et prévoyant la mise de ces registres à la disposition de la Commission(art. 42 a);
- exigeant que les entreprises de transport par véhicule à moteur produisent à la Commission des déclarations relatives à leur actif, leur passif, leur capitalisation, leurs revenus, leurs dépenses(art. 42 f);

(11) Loi nationale sur les transports(SRC 1970, ch. N-17, art. 7.1 j).

(12) Ibid(SRC 1970, ch. N-17, art. 42: e, f, l).

- régissant la production des obligations et certificats d'assurance des entreprises de transport par véhicule à moteur(art. 42 1).

5.2.1.3 Activités de production et facteurs de production

5.2.1.3.1 Activités de production et personnel

Rien dans la législation ne nous permet de dégager des activités de production sur le personnel du transport routier.

5.2.1.3.2 Activités de production et matériel

Le ministre des Travaux publics doit
(13);

- diriger la construction, l'entretien et la réparation de tous les chemins ou parties de chemins, ponts... qui seront placés sous sa direction et sous son contrôle(art. 2.1 et art. 12).

(13) Loi sur les travaux publics(SRC, 1970, ch. P-3f, art. 9.1 et art. 12).

Il peut aussi(14):

- *fournir sous conditions une aide financière à une province pour la construction d'une route comme tronçon d'une route transcanadienne(art. 3.1).*

Le CN peut de son côté(15):

- *acheter, louer ou autrement acquérir ou établir, détenir, employer, avoir à sa disposition et exploiter des entrepôts et autres bâtiments qu'il peut estimer nécessaires et commodes pour les fins des chemins de fer nationaux(art. 29).*

5.2.1.3.3 Activités de production et finance

Rien dans la législation ne nous permet de dégager des activités de production sur la situation financière des entreprises de transport par véhicules à moteur.

(14) *Loi sur la route transcanadienne(SRC 1970, ch. T-12, art. 3.1).*

(15) *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada(SRC 1970, ch. C-10, art. 29).*

5.2.2 Activités postulées et types de transport

5.2.2.1 Activités de conception et types de transport

La C.C.T. doit(16):

- faire enquête et rapport au ministre sur les mesures à prendre pour aider au développement économique sain des divers moyens de transport relevant de la compétence du Parlement (art. 22 a);
- entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport (art. 22 b).

L'Office national de l'énergie doit(17):

- étudier les questions ressortissant au transport de l'énergie au Canada et à l'occasion, présenter un rapport au ministre et lui recommander les mesures qu'il estime nécessaires ou opportunes (art. 22.1).

5.2.2.2 Activités de régulation et types de transport

Le gouverneur en conseil peut(18):

- (16) Loi nationale sur les transports (SRC 1970, ch. N-17, art. 22a, b).
- (17) Loi sur l'Office national de l'énergie (SRC 1970, ch. N-6, art. 22.1).
- (18) Loi sur les explosifs (SRC 1970, ch. E-15, art. 46).

- régler l'importation, la manipulation et le transport des explosifs (art. 4 c).

Il peut aussi(19):

- imposer, modifier et changer des droits et taxes de passage sur tout ouvrage public (ex.: un pont) dévolu à Sa Majesté (art. 24.1).

La C.C.T. peut(20):

- délivrer à toute personne qui en fait la demande un permis d'exploitation d'une entreprise de transport par véhicule à moteur visée par la présente partie de la loi et déterminer les conditions d'exploitation (art. 38);
- établir des règlements
 - établissant la classification et la forme des permis à délivrer en vertu de la présente partie (art. 42 a);
 - concernant la sécurité, la protection, le confort et la commodité des personnes qui utilisent les services d'une entreprise de transport par véhicule à moteur (art. 42 c);

(19) Loi sur les travaux publics (SRC 1970, ch. P-38, art. 24.1).

(20) Loi nationale sur les Transports (SRC 1970, ch. N-17, art. 38, art. 42: a, c, f, j, p, art. 40.3.

- concernant les permis temporaires qui autorisent l'exploitation saisonnière, l'exploitation d'urgence ou l'exploitation occasionnelle des véhicules à moteur d'une entreprise de transport par véhicule à moteur(art. 42 c);
- prescrivant les droits à payer pour les permis d'exploitation (art. 42 j), les tarifs de transport proposés (art. 42 j);
- concernant la sécurité et la prévention des accidents dans l'exploitation d'une entreprise de transport par véhicule à moteur et prescrivant les normes de sécurité y applicables (art. 42 p)
- rendre des ordonnances relatives à toutes les questions concernant le tarif, le trafic et les droits d'une entreprise de transport par véhicule à moteur (art. 40.3);
- exigeant que les exploitants d'entreprises de transport par véhicule à moteur produisent à la Commission des déclarations relatives à leur trafic(art. 42 f).

La C.C.T. doit(21):

- exercer un contrôle sur les tarifs ou péages pour le transport des personnes et des marchandises sur un pont international(art. 9).

(21) Loi sur les chemins de fer(SRC 1970, ch. R-2, art. 9).

La Commission provinciale de transport peut, à sa discrétion(22):

- délivrer à une personne un permis d'exploiter une entreprise de transport extraprovinciale pénétrant dans la province ou passant à travers celle-ci, aux mêmes conditions et de la même manière que si l'entreprise extraprovinciale y exploitée était une entreprise locale(art. 3.2);
- déterminer et réglementer les tarifs et taux à imposer pour du transport extraprovincial dans cette province(art. 4).

5.2.2.3 Activités de production et types de transport

Le Gouverneur en conseil peut(23):

- donner des subventions aux camionneurs pour les mouvements de marchandises effectués par eux dans une année civile depuis des endroits situés dans le territoire choisi jusqu'à des endroits du Canada hors du territoire choisi(art. 3.1).

(22) Loi sur le transport par véhicule à moteur, ch. N-14, art. 3.2, art. 4).

(23) Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région atlantique (SRC 1970, ch. A-18 art. 3.1).

Le CN et toute autre compagnie de chemin de fer comprise dans les chemins de fer nationaux peuvent(24):

- exploiter des véhicules à moteur de toutes sortes pour le transport du trafic (art. 27).

5.2.3 Activités postulées et environnement

5.2.3.1 Activités de conception et environnement

La C.C.T. doit(25):

- collaborer aux aspects économiques des travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux ou internationaux qui s'occupent d'un moyen quelconque de transport et faire des enquêtes, des examens et des rapports sur les effets et les exigences économiques qui résultent de la participation aux conventions internationales ou de leur ratification (art. 22.1 i).

5.2.3.2 Activités de régulation et environnement

Rien à signaler.

5.2.3.3 Activités de production et environnement

Rien à signaler.

CONCLUSION

TABLE DES MATIERES

	<u>PAGE</u>
1 Vue panoramique des quatre blocs de composantes...	194
1.1 Les activités de transformation.....	194
1.1.1 Les activités de conception.....	194
1.1.2 Les activités de régulation.....	196
1.1.3 Les activités de production.....	197
1.2 Les facteurs de production	198
1.3 Les types de transport.....	198
1.4 L'environnement.....	200
2 Analyse-synthèse des activités du système.....	201
2.1 Activités de conception et facteurs de production.....	201
2.2 Activités de régulation et facteurs de production.....	202
2.3 Activités de production et facteurs de production.....	204
2.4 Activités de conception et types de transport..	205
2.5 Activités de régulation et types de transport..	205
2.6 Activités de production et types de transport..	207
2.7 Activités de conception et environnement.....	207
2.8 Activités de régulation et environnement.....	208
2.9 Activités de production et environnement.....	208
3 Constatations finales.....	209

Dans cette compilation de tous les actes postulés par la législation fédérale en matière de transport, nous avons constaté qu'il n'existe aucune continuité d'une loi à l'autre. De plus, le législateur n'a tenté qu'une seule fois d'élaborer une politique générale en cette matière. Il s'est le plus souvent contenté de fournir des instruments pour une gestion courante et ponctuelle. Quand il tente de s'élever au-dessus du quotidien, il nous sert un ensemble de considérations générales difficilement vérifiables et ayant toutes les caractéristiques de voeux pieux, si l'on excepte la fameuse loi nationale sur les transports de 1967.

Pour atteindre l'objectif fixé nous avons cru bon d'utiliser une méthode d'approche à deux dimensions et complémentaires. Dans un premier temps, nous avons pu à la suite d'une première lecture des 83 lois retenues, dégager une typologie qui utilise comme critère le caractère général ou spécifique de chaque loi, certaines pouvant cependant avoir cette double caractéristique. Trois catégories de lois ont alors été identifiées (chapitre I):

- Les lois de portée générale régissant directement tout le domaine des transports ou plus d'un mode de transport;
- les lois de portée générale pouvant affecter le domaine des transports;

- les lois spécifiques à un secteur des transports.

Le chapitre premier a été entièrement consacré à l'analyse des lois de la première et de la seconde catégories. Nous avons alors mis en relief de quelle façon, selon nous, telle loi affecte ou est susceptible d'affecter le domaine qui nous préoccupe. Il est évident que la loi nationale sur les transports de 1967 a reçu un traitement privilégié de notre part. Nous l'avons d'abord située dans son contexte avant d'entreprendre la description et l'analyse de la politique d'envergure nationale qu'elle proposait.

La seconde dimension de notre méthode d'approche nous a permis d'effectuer une compilation de tous les actes postulés par la législation. Un modèle systémique à quatre blocs de composantes nous a permis de relever tous les actes pertinents à chaque secteur de transport. Les familles d'activités - conception, régulation, production - sont tantôt confrontées avec les facteurs de production: personnel, matériel, finance, tantôt avec les types de transport - transport des personnes, transport des marchandises - , tantôt avec l'environnement immédiat ou lointain servant de cadre d'action au système.

Cette conclusion se veut être une synthèse analytique du système de transport canadien tel que

révélé à travers le prisme de la législation fédérale. Pour ce faire, nous formulerons, dans un premier temps, certaines considérations générales sur les quatre blocs de composantes interagissantes (les activités de transformation, les facteurs de production, les types de transport et l'environnement). Nous analyserons ensuite, dans leurs grandes lignes, les actions et interventions du gouvernement fédéral issues des trois catégories d'activités sur les intrants (les facteurs de production), sur les extrants (types de transport) et sur l'environnement.

1 Vue panoramique des quatre blocs de composantes.

1.1 Les activités de transformation

1.1.1 Les activités de conception

Les activités de conception recensées dégagent une vision partielle de la connaissance du domaine des transports. En effet, le législateur a privilégié les études, recherches, enquêtes de nature économique et financière au détriment des activités concourant à la connaissance des besoins sociaux dans le domaine des transports ou à l'amélioration des techniques et équipements de transport. L'alinéa b du paragraphe 1 de l'article 22 de la loi nationale sur les transports résumant à lui seul ce champ d'analyse:

La Commission canadienne des transports doit:

"entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada".

Il est surprenant de constater que la quasi-totalité des activités de conception recensées sont contenues dans cet article 22 de la loi nationale sur les transports de 1967. Ce qui laisse supposer qu'avant cette date, la connaissance du secteur était loin de retenir l'attention du législateur.

Il est encore plus troublant de constater que les activités de conception dans leur grande majorité relèvent de la Commission canadienne des transports. Si le rôle de cet organisme en tant que régulateur privilégié du système nous paraît normal, tel n'est pas le cas quand ce même organisme envahit un champ d'activités qui, de par sa vocation, devrait relever du Ministère des Transports. Ce cumul de fonctions majeures fait de la Commission canadienne des transports l'un des organismes le plus important dans l'administration fédérale des transports. Il convient cependant de mentionner que les enquêtes et rapports de la CCT seront toujours acheminés vers le principal centre décisionnel en matière de transport: le ministre. Cela est normal puisque le ministre est le porte-parole de cette commission devant le Parlement. Cependant, cette liaison au plus haut niveau ne suffit pas pour justifier le rôle prépondérant de cet organisme.

1.1.2 Les activités de régulation

Les actions et interventions postulées par la législation sont largement dominées par des activités de type réglementaire: formulation de normes, établissement de règlements, livraison de permis, exercice de contrôle. Cet état de choses est le résultat d'une conception de l'Etat qui a connu son temps fort au XIXe siècle. Protecteur des biens et des personnes, l'Etat gendarme est toujours présent dans la gestion de la chose publique. Ces actes dans leur quasi-totalité sont posés par le Gouverneur en Conseil et par la CCT. Cela est normal puisque la CCT est par excellence le type d'organismes de réglementation et de contrôle et le Gouverneur en conseil, le principal organisme d'orientation du système, prenant non seulement les grandes décisions et délimitant le cadre de l'action, mais aussi formulant les conditions de l'action.

Les activités réglementaires affectent particulièrement les modes de transport traditionnels. Le transport ferroviaire en cette matière est largement dominé par les actions et interventions de la Commission canadienne des transports tandis que la régulation du transport maritime est assurée principalement par le Gouverneur en conseil. Quant aux modes de transport plus récents, aucun organisme précis ne s'est spécialisé dans ce type de tâches. Règle générale, on peut dire que le ministre des transports et le gouverneur en conseil forment des normes et établissent des règlements pour le

transport aérien et routier, laissant à la Commission canadienne des transports la livraison des permis et l'exercice de contrôle. Le transport par pipelines est, de son côté, assujéti aux activités de régulation de l'Office national de l'énergie et de la Commission canadienne des transports.

1.1.3 Les activités de production

Les activités de production recensées sont de deux ordres:

- les activités de réalisation d'un bien ou de fourniture d'un service;
- les activités de soutien (technique et financier) aux compagnies de transport ou à d'autres niveaux de gouvernement.

Les activités de la première catégorie sont remplies par le ministre des transports, le ministre des travaux publics et par les corporations (Air-Canada), compagnies (CN) et autres organismes (Conseil des ports nationaux...) oeuvrant dans les cinq secteurs des transports.

Les activités de soutien sont fournies par le ministère des transports, par la CCT et par le Gouverneur en conseil.

Le volume de ces activités est, il va de soi, restreint. La majeure partie des tâches concourant à la production des biens et à la prestation des services sont en effet exécutées par les entreprises et compagnies privées de transport, les deux principales exceptions étant Air-Canada et le C.N. .

1.2 Les facteurs de production

Des trois facteurs de production, le plus touché par les actions et interventions des organismes fédéraux de transport est sans contredit le matériel. Cela semble normal si l'on admet que l'un des rôles majeurs de l'Etat est d'assurer la protection des usagers du système. On fait très peu de cas du personnel dans la législation. Quand on en tient compte (transports aérien, ferroviaire, maritime) de façon précise, c'est seulement sous l'angle de la régulation par le truchement de la CCT, du MTF et du Gouverneur en conseil. La situation financière des compagnies oeuvrant dans le domaine des transports est analysée, réglementée presque uniquement par la Commission canadienne des transports. Cette juridiction est en grande partie conférée à cet organisme par la loi nationale sur les transports de 1967 particulièrement par l'article 22 de cette loi.

1.3 Les types de transport

Des deux types de transport contrairement à ce qu'on pourrait penser, c'est le transport des

biens qui a le plus retenu l'attention du législateur. Des raisons expliquent cette situation. D'abord historiquement, la vocation première des deux principaux modes de transport - le transport ferroviaire et le transport maritime - est nettement orientée vers le transport des biens. En second lieu, c'est par les actions et interventions au niveau des inputs, particulièrement le matériel, qu'on assure la protection des usagers des différents moyens de transport. Finalement il faut mentionner que les canadiens dans leur grande majorité (au dessus de 85%) utilisent leur propre moyen de transport (voiture) pour parcourir leur vaste territoire(1). La première constatation ne s'applique cependant pas au transport aérien pour qui le fret constitue jusqu'à présent une activité mineure et, semble-t-il, non rentable.

Les intervenants sont nombreux à ce niveau. On relève d'abord ceux qui agissent sur tous les secteurs de transport (CCT et Gouverneur en conseil et dans une moindre mesure le MTF). Viennent ensuite les organismes spécifiques à un mode de transport (Air Canada, C.N., Office national de l'énergie pour les pipelines, les Commissions de ports et le conseil des ports nationaux). Leurs interventions ont tendance à se répartir de la façon suivante: les organismes à vocation générale posent des actes concourant à concevoir et à réguler les types de transport, tandis que les organismes spécifiques se concentrent sur les activités de production concourant à l'ex-

(1) Stead Gordon: A Reassessment of the Roles of Governments in Canada in the Field of Transportation p. 3, Ottawa July 20, 1971.

exploitation, au maintien, au développement des deux types de transport. Mentionnons que dans le cas du transport par pipelines, l'Office national de l'énergie joue le rôle régulateur, les deux autres (conception et production) étant rempli par les compagnies privées.

1.4 Environnement

L'environnement servant de cadre d'action au système de transport est très peu protégé par la législation fédérale. Seule la loi sur la marine marchande donne au Gouverneur en conseil le pouvoir de prendre les moyens appropriés pour prévenir la pollution des eaux navigables.

L'environnement est considéré dans son sens tantôt le plus restrictif. Il s'agit alors des lieux d'emplacement des installations de transport et de leur voisinage immédiat - tantôt le plus large quand on fait référence aux rapports et échanges avec d'autres systèmes par le truchement des relations intergouvernementales ou interétatiques. Dans le premier cas les intervenants sont: le ministre des transports (transports aérien et ferroviaire), le Gouverneur en conseil et une commission de port (transport maritime), le ministre d'Etat chargé des affaires urbaines et la commission canadienne des transports (transport ferroviaire) et l'office national de l'énergie (transport par pipelines). Dans le second, c'est le Ministre des transports qui agit.

2 Analyse-synthèse des activités du système

2.1 Activités de conception et facteurs de production

Comme il a été mentionné ~~précédemment~~ les activités visant à la connaissance du domaine des transports, ont rarement privilégié le personnel en tant qu'objet d'analyse. La seule activité explicite relevée se situe dans le secteur maritime. En effet, la CCT examine les salaires et les conditions de subsistance des gens de mer exerçant leur profession sur des navires immatriculés au Canada. A côté de cette intervention directe et ponctuelle, il est possible de relever un certain nombre de généralités, qui, par ricochet, peuvent affecter le personnel, contenues pour la plupart dans ce fameux article 22 de la Loi nationale sur les transports. Elles se résument toutes dans cet alinéa de l'article 22: La CCT doit "entreprendre des études et des recherches sur les aspects économiques de tous les moyens de transport au Canada".

Il va de soi que cet article et les autres formulations semblables de l'article 22 ci-haut mentionné régissent aussi bien le matériel et la finance. En ce qui concerne le matériel, à titre d'exemple, relevons l'alinéa suivant de l'article 22: la CCT doit "faire enquête et conseiller le gouvernement sur les programmes de dépenses du gouvernement relativement aux installations et au matériel de transport" (art. 22 h). Dans la même veine nous résumerons les activités de con-

ception sur la finance, en ces termes: la CCT doit "faire enquête et rapport au ministre sur les mesures financières nécessaires pour aider directement tout moyen de transport"(art. 22e).

2.2 Activités de régulation et facteurs de production

C'est à ce niveau que se situe le champ d'action privilégié du gouvernement fédéral tel que révélé par la législation. On est étonné du luxe de détails contenus dans la législation, particulièrement dans les transports ferroviaire et maritime, en ce qui concerne la régulation d'un personnel qu'on connaît à peine. Les activités de régulation affectant directement le personnel se résument à des normes, ordonnances et règlements de la CCT et du Gouverneur en conseil sur les conditions de travail des employés, sur l'émission de certificat de compétence et de capacité aux capitaines, lieutenants et employés maritimes. Interviennent aussi dans ce dernier champ le ministre des transports et une administration de pilotage. En ce qui concerne le transport aérien, c'est le ministre des transports qui formule des normes sur les conditions de travail du personnel et sur l'émission de permis aux pilotes et autres pour la navigation aérienne, tandis que le contrôle est exercé par la CCT sur le personnel et leur protection contre la piraterie aérienne est assurée par les règlements qu'établit le Gouverneur en conseil.

La régulation du matériel ne semble avoir rien négligé. Dans le secteur ferroviaire, par exemple,

les activités régulatrices régissent dans un premier temps l'ensemble du matériel, puis plus spécifiquement le rail et les autres équipements ferroviaires tels que wagons, locomotives, gares, passages à niveau etc. . Ces actions et interventions qui prennent toutes la forme d'ordonnances, d'autorisations, de sanctions, de règlements sont effectuées tantôt par la CCT, tantôt par le Gouverneur en conseil.

Le principal régulateur du matériel de transport maritime est le gouverneur en conseil qui s'intéresse jusqu'au marquage des chaloupes, aux compas, appareils de sondage et autres appareils de navigation, sans oublier le marquage des bâtiments de façon à indiquer les limites de sécurité recommandées relativement à la puissance des moteurs et à la capacité de charge brute. Interviennent en second lieu les nombreuses commissions de port, administrations de pilotage, corporations de ports, sans oublier l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, qui, dans leur juridiction respective, réglementent le matériel indispensable au transport maritime.

Quant aux matériels et équipements aériens c'est le ministre des transports qui est le principal intervenant. En effet, il contrôle, inspecte, réglemente, élabore des normes sur tout ce qui touche au matériel aérien. Ce rôle est rempli principalement par l'office national de l'énergie pour ce qui a trait au matériel pour le transport par pipelines alors que le matériel pour le transport routier est réglementé de façon presque égale par le Gouverneur en conseil et par la CCT.

La régulation financière est assurée en grande partie par la CCT qui oblige les compagnies à soumettre des rapports sur leurs états financiers et qui exerce un contrôle sur l'acquisition d'intérêts par un transporteur dans les affaires d'un autre transporteur. C'est l'Office national de l'énergie qui remplit ce rôle pour le transport par pipelines.

2.3 Activités de production et facteurs de production

Des activités de production pour le personnel sont remplies uniquement du niveau du transport maritime par le Gouverneur en conseil qui peut établir des bureaux d'enrôlement dans tous les ports du Canada (Loi sur la marine marchande, art. 143) et par le Ministre des Transports qui peut prendre les mesures qu'il juge à propos pour permettre aux gens de mer d'acquérir les connaissances nécessaires pour l'obtention des certificats de capacité de capitaines ou de lieutenants.

Les activités de production sur le matériel concourent, avons-nous dit, à l'acquisition d'un bien ou à un soutien technique ou financier en vue de cette acquisition. Règle générale c'est la CCT et le ministre des transports qui assurent la seconde fonction tandis que la première fait intervenir tantôt le ministre des transports (transport ferroviaire, transport maritime, transport aérien) tantôt les chemins de fer nationaux du Canada (transport ferroviaire, transport routier, transport maritime) le ministre des travaux publics (transports maritime et routier) Air Canada (transport aérien), le Con-

seil des ports nationaux (transport maritime).

Les activités de production sur la situation financière des compagnies prennent uniquement la forme de possibilité d'emprunt, de prêt et d'émission d'obligations (Air Canada).

2.4 Activités de conception et types de transport

Les généralités de l'article 22 de la loi nationale sur les transports relevées lors de l'analyse des activités de conception par rapport aux facteurs de production s'appliquent intégralement ici. Il convient cependant d'ajouter que l'Office national de l'énergie doit étudier les questions ressortissant au transport de l'énergie au Canada et à l'occasion, présenter un rapport au ministre et lui recommander des mesures qu'il estime nécessaires ou opportunes.

2.5 Activités de régulation et types de transport

Les activités de régulation sur les types de transport se résument dans les points suivants: formuler des normes, établir des règlements, émettre des permis d'exploitation et exercer un contrôle sur les trafics, taxes et tarifs des compagnies pour le transport des personnes et des marchandises. Dans le cas du transport aérien, les quatre catégories d'activités men-

tionnées sont remplies par le Ministre des transports et par la CCT tandis que le Gouverneur en conseil formule des règlements et exerce un contrôle pour lutter contre la piraterie aérienne. Ce dernier réglemente de plus l'importation, la manipulation et le transport d'énergie. Le transport ferroviaire, en ce qui concerne les tarifs-voyageurs et tarifs-marchandises, est largement régulé par la CCT. C'est le même organisme qui autorise, refuse ou ordonne l'ouverture d'un chemin de fer à la circulation, ordonne ou refuse une demande de suppression d'un service de train-voyageur, ordonne à une compagnie de chemin de fer de régler le mouvement de voyageurs et de marchandises pour faciliter la correspondance..., a droit d'enquête sur tout accident ferroviaire..., oblige les compagnies de chemin de fer à faire rapport sur les accidents ferroviaires, établit des règlements sur le transport des matières explosives dangereuses. Le Gouverneur en conseil intervient dans une moindre mesure pour réglementer l'exploitation du réseau de chemin de fer. Quant au transport maritime, le Gouverneur en conseil formule des normes et réglemente le transport des marchandises (bois, grains, bétail, explosifs) alors que la CCT réglemente tout le transport des personnes et des marchandises et délivre des permis d'exploitation pour ces deux types de transports. La régulation du transport d'hydrocarbure par pipeline est effectuée par l'Office national de l'énergie tant en ce qui concerne la mise en service que les tarifs. C'est au contraire la CCT qui émet des certificats, rend des ordonnances concernant le trafic, les droits et tarifs d'une compagnie de pipeline pour denrées.

Virtuellement c'est à la CCT dans le secteur du transport routier extraprovincial par véhicule à moteur de délivrer des permis d'exploitation, de formuler des normes de sécurité, de rendre des ordonnances sur les tarifs, le trafic, péage de transport des marchandises et des personnes. Mentionnons que ce mode de transport est toujours sous juridiction provinciale.

2.6 Activités de production et types de transport

Les activités de production concourant directement au transport des personnes et des marchandises par l'établissement, l'exploitation et l'entretien de services de transport sont réalisées selon le secteur de transport, par Air Canada, les chemins de fer nationaux du Canada, par le Conseil des ports nationaux. Les activités de soutien financier sont assurés par le Gouverneur en conseil et le ministre des finances pour permettre le transport des marchandises ou des personnes d'un point du Canada à un autre.

2.7 Activités de conception et environnement

Ces activités se résument à la participation de la CCT aux travaux des organismes intergouvernementaux, nationaux ou internationaux qui s'occupent d'un moyen quelconque de transport.

2.8 Activités de régulation et environnement

L'autorisation d'exploiter des mines dans le voisinage d'un chemin de fer, de poser des drains et des conduites d'eau dans le même voisinage, d'y construire un canal, tunnel, rigole... est donné par la CCT. C'est au contraire le Gouverneur en conseil qui réglemente la pose d'objets dans les eaux navigables, l'entretien de feux à la navigation, l'ouverture et la fermeture d'un pont au-dessus d'eau navigable.

Une commission de port peut aussi édicter des règlements régissant les constructions dans les limites du port. Le ministre des transports, de son côté, non seulement coopère avec les autres gouvernements sur le plan des services aériens, mais édicte des règlements sur les constructions dans le voisinage des aéroports, alors que c'est l'ONE qui autorise la prospection et l'exploitation de minerai dans le voisinage d'un pipeline.

2.9 Activités de production et environnement

Le ministre des transports et la CCT peuvent abattre, enlever des arbres et autres objets qui constituent des nuisances à la circulation ferroviaire.

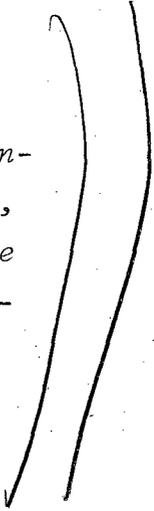
3- Constatations finales

A la suite de cette synthèse, il nous est à présent possible de faire certaines constatations. Il y a lieu de mentionner:

10. l'hétérogénéité des organismes intervenant dans l'administration fédérale des transports;
20. le manque de coordination entre ces différents organismes, cause de nombreuses duplications entre particulièrement le Gouverneur en conseil et la CCT, le Ministère des transports et la CCT;
30. la prépondérance des activités de type régulateur (normes, règlements, permis, contrôle), la faiblesse des actions et interventions de conception devant concourir à la connaissance du domaine à administrer et la dominance des activités de soutien à la production (particulièrement soutien financier) sur les activités de réalisation (production de biens, fourniture de service);
40. le caractère omniprésent de la Commission canadienne des transports; en effet, en plus de ses activités normales de régulation, cet organisme intervient au niveau des activités de conception et de soutien à la production;
50. l'ambiguïté du partage des responsabilités entre la CCT et le Ministère des transports; ils sont tous deux concepteurs, régulateurs et fournisseurs de subventions et d'aide technique;

60. *la très grande liberté d'action et d'intervention accordée aux différents organismes oeuvrant dans le domaine des transports; dans certains cas ils sont obligés d'agir, dans d'autres cas ils peuvent le faire si bon leur semble. En d'autres mots, nous sommes incapables de dire si tous les actes relevés dans la législation sont effectivement remplis ou s'ils l'ont été à un moment donné;*
70. *un désir à peine voilé du gouvernement fédéral d'envahir et de maîtriser tout le domaine des transports (cf proclamation désignant le Ministre d'Etat chargé des affaires urbaines et la partie III de la loi nationale sur les transports: transport extraprovincial par véhicule à moteur);*
80. *un partage évident des deux types de transport, la législation des secteurs ferroviaire et maritime met principalement l'accent sur le transport des biens et la législation du secteur aérien sur le transport des personnes;*
90. *la faiblesse de la législation en ce qui a trait à la protection de l'environnement; la loi de la marine marchande cependant fait exception à cette règle. La notion d'environnement est réduite aux alentours immédiate des installations de transport;*

100. *la vision non systémique, donc non intégrée de l'administration fédérale des transports. Les différents organismes qui agissent et interviennent le font en fonction de leur préoccupation, les interférences entre les différents modes de transport n'étant signalées que dans la loi nationale sur les transports de 1967 (transport intermodal).*



ANNEXE

LISTE DES LOIS FEDERALES

DANS

LE DOMAINE DES TRANSPORTS

TRANSPORT

LOIS DE PORTEE GENERALE

- 1867 L'Acte de l'Amérique du Nord Britannique.
- 1970 ch. A-4 Loi sur l'Aménagement rural et le développement régional (ACDA).
- 1970 ch. C-13 Loi établissant la Société de développement du Cap-Breton.
- 1970 ch. E-6 Loi sur le ministère de l'énergie des mines et des ressources.
- 1970 ch. E-15 Loi sur les explosifs.
- 1970 ch. I- 7 Loi sur le ministère des affaires indiennes et du nord canadien.
- 1970 ch. I-11 Loi sur le Ministère de l'industrie et du commerce.
- 1970 ch. N- 6 Loi sur l'office national de l'énergie.
- 1970 ch. N-17 Loi nationale sur les transports.
- 1970 ch. R- 4 Loi sur le Ministère de l'expansion économique régionale.
- 1970 ch. R- 7 Loi sur les ressources et les relevés techniques.
- 1970 ch. T-14 Loi sur les transports.
- 1970 ch. T-15 Loi sur le Ministère des transports.
- 1971 - 320 Proclamation désignant le ministre d'Etat chargé des affaires urbaines.

TRANSPORT AERIEN

- 1970 ch. A- 3 *Loi sur l'aéronautique.*
- 1970 ch. A-11 *Loi constituant Air Canada.*
- 1970 ch. C-14 *Loi ayant pour objet de donner effet
à une convention pour l'unification
de certaines règles relatives au
transport aérien international.*
- 1970 ch. F-28 *Loi sur les dommages causés aux tiers
par des aéronefs étrangers.*
- 1973 ch. - 20 *Loi modifiant la loi sur l'aéronauti-
que.*

TRANSPORT FERROVIAIRE

- 1897 ch. 5 *Acte autorisant une subvention pour un chemin de fer par la Passe du Nid-de-Corbeau (60-61 Victoria, ch. 5).*
- 1903 ch. 71 *Loi sur le chemin de fer transcontinental.*
- 1907 ch. 22 *Loi établissant la caisse de prévoyance des employés sur les chemins de fer internationaux et de l'Ile du Prince-Edouard.*
- 1907 ch. 52 *Loi concernant les installations terminales de la Canadien Northen Railway Company et de la Grande Trunk Pacific Railway Company à Winnipeg.*
- 1911 ch. 26 *Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto (1-2 George V, ch. 26). (cf Transport maritime).*
- 1912 ch. 55 *Loi des commissaires du havre de Winnipeg et Saint-Boniface (2 George V, ch. 55) (cf Transport maritime).*
- 1912 ch. 98 *Loi des commissaires du havre de Hamilton (2 George V, ch. 98). (cf transport maritime).*
- 1922 ch. 50 *Loi concernant le havre de Trenton, dans la province d'Ontario (12-13 George V, ch. 50). (cf transport maritime).*
- 1929 ch. 12 *Loi sur les terminus nationaux canadiens à Montréal.*
- 1947 ch. 42 *Loi des commissaires du havre de Port-Alberni (II George VI, ch. 42). (cf transport maritime).*
- 1952 ch. 34 *Loi sur les commissaires du port de Belleville (1 Eliz. II, ch. 34). (cf transport maritime).*

- 1955 ch. 31 *Loi de 1955 sur le remboursement d'obligations des chemins de fer nationaux du Canada.*
- 1960 ch. 26 *Loi sur les terminus des chemins de fer nationaux à Toronto.*
- 1961 ch. 56 *Loi concernant la construction d'une ligne de chemin de fer en Alberta et des territoires du Nord-Ouest...*
- 1966 ch. 15 *Concernant la construction d'une ligne de chemin de fer de la Province de l'Ontario...*
- 1966 ch. 35 *Loi concernant la construction d'une ligne ferroviaire de la province du Manitoba...*
- 1968 ch. 3 *Loi concernant la construction d'une ligne ferroviaire dans la province d'Alberta...*
- 1970 ch. A-18 *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la Région Atlantique (S.R.C. 1970, ch. A-18).*
- 1970 ch. C-10 *Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (S.R.C. 1970, ch. C-10).*
- 1970 ch. G-11 *Loi sur les chemins de fer de l'Etat (S.R.C. 1970, ch. G-11).*
- 1970 ch. H-1 *Loi sur les Commissions de port (S.R.C. 1970, ch. H-1). (cf Transport Maritime).*
- 1970 ch. M-3 *Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes (S.R.C. 1970, ch. M-3).*
- 1970 ch. N-8 *Loi sur le Conseil des ports nationaux (S.R.C. 1970, ch. N-8). (cf Transport maritime).*
- 1970 ch. P-3 *Loi sur les billets de transport.*

- 1970 ch. R-2 *Loi sur les chemins de fer (S.R.C. 1970, ch. R-2).*
- 1970 ch. 7 *Loi sur les grains du Canada (19 Elis. II, 1970, ch. 7).*
- 1971 ch. 17 *Loi de 1970 sur les chemins de fer nationaux au Canada (Financement et garantie).*
- 1974 Bill C-27 *Loi sur le déplacement des lignes et sur les croisements de chemin de fer (Bill C-27, 1974).*

TRANSPORT MARITIME

- 1871 ch. 33 *Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec (1871, ch. 33).*
- 1882 ch. 45 *Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le havre de Montréal (1882, ch. 45).*
- 1911 ch. 26 *Loi de 1911 concernant les commissaires du hâvre de Toronto (1-2 George V, ch. 26).*
- 1912 ch. 55 *Loi des commissaires du hâvre de Winnipeg et Saint-Boniface (2 George V, ch. 55).*
- 1912 ch. 98 *Loi des commissaires du hâvre de Hamilton (2 George V, ch. 98).*
- 1913 ch. 162 *Loi des commissaires du hâvre de North-Fraser (3-9 George V, ch. 162).*
- 1922 ch. 50 *Loi concernant le hâvre de Trenton, dans la province d'Ontario (12-13 George V, ch. 50).*
- 1927 ch. 29 *Loi des paquebots nationaux du Canada, 1927 (17 George V, ch. 29).*
- 1947 ch. 42 *Loi des commissaires du hâvre de Port-Alberni (11 George VI, ch. 42).*
- 1952 ch. 34 *Loi sur les commissaires du port de Belleville (1 Elizabeth II, ch. 34).*
- 1964 ch. 39 *Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario (12 Elizabeth II, ch. 39).*
- 1969/70 ch. 28 *Loi sur les eaux intérieures du Nord.*
1er supplément

- 1970 ch. C-10 Loi sur les chemins de fer nationaux du Canada (S.R.C. 1970, ch. C-10). (cf transport ferroviaire).
- 1970 ch. C-15 Loi sur le transport des marchandises par eau (S.R.C. 1970, ch. C-15).
- 1970 ch. D-9 Loi sur les subventions aux bassins de radoub (S.R.C. 1970, ch. D-9).
- 1970 ch. F-8 Loi sur les passages d'eau (S.R.C. 1970, ch. F-8).
- 1970 ch. G-9 Loi sur les ports et jetées de l'Etat (S.R.C. 1970, ch. G-9).
- 1970 ch. H-1 Loi sur les commissions de ports (S.R.C. 1970, ch. H-1).
- 1970 ch. L-11 Loi sur l'expédition du bétail (S.R.C. 1970, ch. L-11).
- 1970 ch. N-8 Loi sur le Conseil des ports nationaux (S.R.C. 1970, ch. N-8).
- 1970 ch. N-19 Loi sur la protection des eaux navigables (S.R.C. 1970, ch. N-19).
- 1970 ch. S-1 Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (S.R.C. 1970, ch. S-1).
- 1970 ch. S-9 Loi sur la marine marchande du Canada (S.R.C. 1970, ch. S-9).
- 1970 ch. 2 Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques (1970 ch. 2 (1er supplément)).
- 1970 ch. 7 Loi sur les grains du Canada (19 Eliz. II, 1970, ch. 7). (cf transport ferroviaire).
- 1971 ch. 52 Loi sur le pilotage (19-20 Elizabeth II, ch. 52).

1975

Loi sur l'immersion des déchets en mer

TRANSPORT ROUTIER

- 1969/70 ch. 26 1er supplément: *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles.*
- 1970 ch. A-18 *Loi sur les subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique (cf Transport ferroviaire).*
- 1970 Ch. B-10 *Loi sur les ponts.*
- 1970 Ch. C-10 *Loi sur les chemins de fer nationaux. (cf transport ferroviaire).*
- 1970 ch. G-10 *Loi relative à la circulation sur les terrains du gouvernement.*
- 1970 ch. M-14 *Loi sur le transport par véhicule à moteur.*
- 1970 ch. P-38 *Loi sur les travaux publics.*
- 1970 ch. T-12 *Loi sur la route transcanadienne.*

DIVERS

- 1952 ch. 157 *Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux.*
- 1969/70 Ch. 16 *Loi sur l'expropriation.*
- 1970 ch. B- 6 *Loi sur les connaissements.*
- 1970 ch. C-11 *Loi sur la Société canadienne des télécommunications transmarines.*
- 1970 ch. E-17 *Loi sur les licences d'exportation et d'importation.*
- 1970 ch. E-18 *Loi sur l'expansion des exportations.*
- 1970 ch. N-13 *Loi sur les parcs nationaux.*
- 1970 ch. N-21 *Loi sur la Commission d'énergie du Nord Canadien.*
- 1970 ch. N-22 *Loi concernant les territoires du Nord-Ouest.*
- 1970 ch. P-17 *Loi sur le rétablissement agricole des prairies.*
- 1970 ch. R- 3 *Loi sur les subventions au développement régional.*
- 1970 ch. T- 2 *Loi sur les téléférriques.*
- 1970 ch. Y- 2 *Loi sur le Yukon.*
- 1970 ch. W- 3 *Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne.*

