BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT

VERSION PRÉLIMINAIRE

NON RÉVISÉE

Ce résumé législatif est offert uniquement en format PDF sous forme de version préliminaire non révisée.

Si le projet de loi reçoit la sanction royale, cette version sera remplacée par une version finale accessible en formats HTML et PDF.

Résumé législatif

PROJET DE LOI C-39 : LOI CONCERNANT CERTAINES MESURES VISANT À RENFORCER L'ÉCONOMIE

45-1-C39-F

Le 19 octobre 2026

Services de bibliothèque et de recherche

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

ATTRIBUTION

Le 19 octobre 2026 Joey Arsenault-Watters
Michael Chalupovitsch
Jed Chong
Marie Dumont
Stephanie Feldman
Jesse Good
Geneviève Gosselin
Eleni Kachulis
Natacha Kramski
Daniele Lafrance
Alexandre Lafrenière
Mayra Perez-Leclerc
Maxime-Olivier Thibodeau
Sarah Yakobowski

À PROPOS DE CETTE PUBLICATION

Les résumés législatifs de la Bibliothèque du Parlement résument des projets de loi à l'étude au Parlement et en exposent le contexte de façon objective et impartiale. Ils sont préparés par les Services de bibliothèque et de recherche, qui effectuent des recherches pour les parlementaires, les comités du Sénat et de la Chambre des communes ainsi que les parlementaires, et leur fournissent de l'information et des analyses. Les résumés législatifs sont mis à jour au besoin pour tenir compte des amendements apportés aux projets de loi au cours du processus législatif.

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

Dans ce résumé législatif de la Bibliothèque du Parlement, tout changement d'importance depuis la publication précédente est signalé en **caractères gras**.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2026

Résumé législatif du projet de loi C-39
(Version préliminaire)

45-1-C39-F

This publication is also available in English.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

TABLE DES MATIÈRES

1 CONTEXTE 1

2 DESCRIPTION ET ANALYSE 2

2.1 Partie 1 : Mise en œuvre de certaines mesures relatives à l'évaluation des projets 2
2.1.1 Section 1 : Modifications à la *Loi sur l'évaluation d'impact* 2
2.1.2 Section 2 : Modifications à la *Loi visant à bâtir le Canada* 13
2.1.3 Section 3 : Modifications à la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie* 15
2.1.4 Section 4 : Modifications à la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* 24
2.1.5 Section 5 : *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (art. 163 à 175 du projet de loi) 26
2.1.6 Section 6 : Modifications à la *Loi sur les espèces en péril* 28
2.1.7 Section 7 : Modifications apportées à la *Loi sur les pêches* 28

2.2 Partie 2 : Mise en œuvre de certaines mesures relatives aux chaînes d'approvisionnement 30
2.2.1 Section 1 : *Loi sur le ministère des Transports* 30
2.2.2 Section 2 : *Loi sur les transports au Canada* 30
2.2.3 Section 3 : *Loi maritime du Canada* 33
2.2.4 Section 4 : *Loi sur la responsabilité en matière maritime* 38
2.2.5 Section 5 : *Loi sur le cabotage* 39
2.2.6 Section 6 : *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* 39
2.2.7 Section 7 : *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* 39
2.2.8 Section 8 : Loi visant à faciliter le commerce numérique 40

2.3 Partie 3 : Mise en œuvre de certaines mesures relatives à la main-d'œuvre 43
2.3.1 Section 1 : Modifications au *Code canadien du travail* 43
2.3.2 Section 2 : Modifications au *Code canadien du travail* (recouvrement de salaire) 50
2.3.3 Section 3 : Modifications au *Code canadien du travail* (congé payé pour raisons médicales) 52
2.3.4 Section 4 : Modifications à la *Loi sur le Programme de protection des salariés* 52

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI C-39 : LOI CONCERNANT CERTAINES MESURES VISANT À RENFORCER L'ÉCONOMIE*

1 CONTEXTE

Le projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie (titre abrégé : « Loi visant à bâtir un Canada fort ») [1], a été présenté à la Chambre des communes le 21 septembre 2026 par l'honorable Steven MacKinnon, ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes.

Le projet de loi comporte trois parties :

- La partie 1 du projet de loi C-39 modifie diverses lois relatives aux évaluations d'impact, à l'octroi de permis et à d'autres questions environnementales dans le cadre du processus d'examen des projets. Il s'agit notamment de modifications apportées à la *Loi sur l'évaluation d'impact* [2], à la *Loi visant à bâtir le Canada* [3], à la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie* [4], à la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* [5], à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [6], à la *Loi sur les espèces en péril* [7] et à la *Loi sur les pêches* [8]. Ces modifications font suite à la publication, le 8 mai 2026, d'un document de travail du gouvernement du Canada portant sur des propositions visant à accélérer le processus fédéral d'examen des projets [9], ainsi qu'à son rapport du 9 septembre 2026 sur les résultats de ces consultations [10].
- La partie 2 du projet de loi C-39 modifie diverses lois relatives aux transports concernant les ports maritimes, les corridors commerciaux, les processus d'approbation et les habilitations de sécurité. Il s'agit notamment de modifications apportées à la *Loi sur le ministère des Transports* [11], à la *Loi sur les transports au Canada* [12], à la *Loi maritime du Canada* [13], à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* [14], à la *Loi sur le cabotage* [15] et à la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* [16]. Elle abroge également la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* [17] et édicte la Loi visant à faciliter le commerce numérique. Ces changements font suite à la publication par Transports Canada, le 8 mai 2026, d'un document de travail sur les propositions visant à modifier la gouvernance et les processus d'approbation dans le domaine des transports [18], ainsi qu'à ses rapports du 9 septembre 2026, rédigés à la suite de consultations [19].
- La partie 3 du projet de loi C-39 modifie le *Code canadien du travail* [20] et la *Loi sur le Programme de protection des salariés* [21] en ce qui concerne le processus de négociation collective et les relations de travail, les règles relatives aux avantages sociaux des employés et le recouvrement des salaires dans les

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

entreprises privées de compétence fédérale. Ces modifications font suite aux deux séries de consultations menées par le gouvernement du Canada, en avril 2026[22] et en juillet 2026[23], sur des questions touchant les relations de travail et la protection des travailleurs au titre du *Code canadien du travail*, ainsi qu'à la publication, en septembre 2026, d'un rapport résumant les commentaires formulés par des employeurs et des employés[24]. La partie 3 a également été présentée dans le cadre du rapport de juin 2026 du Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les conflits de travail dans les secteurs ferroviaire et maritime[25], ainsi que du rapport de mai 2025 de la Commission d'enquête sur les relations de travail dans les ports de la côte Ouest[26].

2 DESCRIPTION ET ANALYSE

2.1 PARTIE 1 : MISE EN ŒUVRE DE CERTAINES MESURES RELATIVES À L'ÉVALUATION DES PROJETS

2.1.1 Section 1 : Modifications à la *Loi sur l'évaluation d'impact*

La section 1 de la partie 1 du projet de loi C-39 modifie la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) pour accélérer et rationaliser les examens fédéraux des projets désignés[27] (ceux nécessitant une évaluation d'impact) en permettant au ministre de l'Environnement de délivrer certaines autorisations fédérales en même temps qu'il rend la décision relative à l'évaluation d'impact, en réduisant le délai alloué pour certaines étapes du processus d'évaluation d'impact, et en faisant de la Commission canadienne de sûreté nucléaire l'autorité responsable des évaluations d'impact de projets qui seront régis par la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*[28].

La section 1 du projet de loi C-39 contient 93 articles; les articles principaux sont décrits dans les parties ci-dessous, regroupés par thème.

2.1.1.1 Phases d'autorisation fédérale et d'évaluation d'impact en parallèle

En vertu de la LEI actuelle, un projet désigné fait l'objet d'une évaluation d'impact lors d'une phase séparée du processus d'examen fédéral. Si le ministre de l'Environnement, au terme de cette évaluation, détermine que les effets ou les résultats d'un projet sont dans l'intérêt public, le projet passe à la phase de l'autorisation fédérale. À ce stade, des examens réglementaires sont effectués afin de déterminer les autorisations fédérales requises pour que le projet aille de l'avant. Selon les lois fédérales en cause, l'autorisation de plusieurs ministres[29] peut s'avérer nécessaire. Il y a une consultation auprès des peuples autochtones à chacune des phases d'évaluation d'impact et d'autorisation fédérale.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Le projet de loi C-39 permet de mener les phases d'évaluation d'impact et d'autorisation fédérale en même temps.

L'article 2 du projet de loi C-39 modifie le préambule de la LEI en ajoutant la reconnaissance de l'importance de coordonner l'évaluation d'impact et certaines autorisations fédérales à l'égard des projets désignés de même que de coordonner les consultations avec les groupes autochtones relativement à l'évaluation d'impact et les autorisations fédérales de ces projets.

L'article 4(1) du projet de loi ajoute un nouvel alinéa 6(1.1) à la LEI afin d'intégrer cette modification dans la clause relative à l'objet de la LEI. L'article 88 du projet de loi remplace l'alinéa 155b) de la LEI afin d'élargir les objectifs actuels de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) pour tenir compte de ce nouveau rôle de coordination.

L'AEIC a déjà la responsabilité de coordonner les consultations avec les groupes autochtones relativement à l'évaluation d'impact des projets désignés.

2.1.1.2 Réalisation de certaines évaluations d'impact par la Commission canadienne de sûreté nucléaire

Selon la LEI actuelle, l'AEIC est la seule entité chargée d'effectuer des évaluations d'impact, à moins que le ministre de l'Environnement utilise son pouvoir discrétionnaire pour nommer une commission ou une commission d'examen intégré pour mener une évaluation d'impact [30]. Si le projet proposé est régi par la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, le Ministre doit toutefois renvoyer l'évaluation d'impact à une commission d'examen intégrée, mise en place par l'AEIC et par la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) [31].

Le projet de loi C-39 confie à la CCSN la responsabilité d'effectuer certaines évaluations d'impact.

Le paragraphe 4(1) du projet de loi C-39 ajoute la CCSN à la liste des entités indiquées dans la mission du paragraphe 6(2) de la LEI. L'article 7 du projet de loi C-39 ajoute le nouvel article 8.3, qui nomme la CCSN « autorité responsable » s'il s'agit d'un projet désigné qui, selon le Ministre ou le règlement, « comprend des activités régies par la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* et liées à cette commission ». L'article 7 du projet de loi C-39 ajoute aussi le nouvel article 8.4 qui prévoit que les deux autorités responsables (CCSN et AEIC) sont tenues de coopérer entre elles lorsqu'elles sont responsables de projets désignés étroitement liés.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Le projet de loi C-39 modifie la LEI pour ajouter une référence aux responsabilités respectives de la CCSN dans le cas des évaluations d'impact menées par celle-ci et du ministre de l'Environnement dans le cas des évaluations d'impact mené par l'AEIC. Le projet de loi C-39 crée des responsabilités pour la CCSN qui sont semblables à celles qu'ont déjà l'AEIC et le Ministre à l'égard des évaluations d'impact (p. ex. pouvoir de coordonner l'évaluation d'impact et la consultation avec les groupes autochtones, recouvrement des coûts auprès des promoteurs, accès du public aux documents, contrôle d'application et présentation d'un rapport annuel).

L'article 16 du projet de loi modifie l'article 19 de la LEI de manière à permettre à l'AEIC ou la CCSN, selon le cas, de retarder l'affichage d'un avis indiquant que tous les renseignements du promoteur ont été reçus dans les délais. Le délai général est ramené de trois ans à 365 jours; toutefois, la CCSN peut reporter la publication de l'avis afin de collaborer avec une autre autorité compétente (énumérée à l'article 21 de la LEI) qui dispose de pouvoirs, d'obligations ou de fonctions liés à l'évaluation des effets environnementaux du projet désigné.

2.1.1.2.1 Activités concrètes régies par la Régie de l'énergie du Canada ou la Commission canadienne de la sûreté nucléaire

Le paragraphe 8(2) du projet de loi C-39 modifie le paragraphe 9(7) de la LEI de sorte que, si une activité concrète est régie par la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*[32], le ministre de l'Environnement ne peut pas désigner cette activité (ce qui nécessite une évaluation d'impact par l'AEIC).

L'article 28 du projet de loi modifie l'alinéa 32b) de la LEI en ajoutant la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*[33] à la liste des lois prévoyant que, si un projet comprend des activités régies par ces lois, le Ministre ne doit pas autoriser une substitution d'évaluation d'impact menée par une autre instance.

L'article 31 du projet de loi ajoute le nouvel article 36.1 à la LEI qui crée une exception faisant en sorte que le Ministre ne peut renvoyer pour examen par une commission l'évaluation d'impact d'un projet désigné pour lequel l'autorité responsable est la CCSN.

Les articles 34 à 40 et 42 du projet de loi abrogent des articles de la LEI sur les évaluations d'impact relatifs au ministre de l'Environnement, à la CCSN, à la Régie de l'énergie du Canada (REC) ou à des projets régis par la CCSN ou la REC, parce qu'ils ne sont plus pertinents. Ce sont la CCSN et la REC, plutôt que l'AEIC et le ministre de l'Environnement, qui mèneront les évaluations sur les projets qu'elles régissent.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.1.1.3 Délais raccourcis

L'article 2 du projet de loi C-39 modifie le préambule de la LEI afin d'y ajouter un engagement du gouvernement fédéral à publier la déclaration relative aux projets désignés (pour lesquels l'AEIC est l'autorité responsable) dans un délai d'un an suivant la réception des renseignements requis de la part du promoteur.

L'article 16 du projet de loi modifie le paragraphe 19(1) de la LEI afin de faire passer de trois ans à 365 jours le délai dont dispose le promoteur pour fournir à l'autorité responsable les renseignements ou les études indiqués dans l'avis du début de l'évaluation d'impact du projet désigné. Toutefois, le promoteur pourrait quand même demander une prolongation du délai, comme le prévoit actuellement la LEI.

L'article 32 du projet de loi modifie le paragraphe 37(2) de la LEI afin de réduire de 600 à 300 jours le délai accordé à la commission pour réaliser une évaluation d'impact. En vertu des paragraphes 37(2) à 37(4) modifiés, l'AEIC, le Ministre ou le gouverneur en conseil peuvent toujours proroger les délais d'examen accordés à la commission afin de collaborer avec une instance visée à l'article 21 de la LEI. Toutefois, ils ne peuvent plus prolonger les délais « pour tenir compte des circonstances particulières du projet désigné ».

L'article 33 du projet de loi abroge l'article 37.1 de la LEI concernant les délais.

2.1.1.4 Autorisations fédérales émises en même temps que la déclaration sur l'évaluation d'impact

Le paragraphe 3(3) du projet de loi C-39 modifie l'article 2 de la LEI pour définir une autorisation fédérale comme « toute approbation ou autre décision – ou tout permis, licence, règlement ou autre document ou texte – qui sont requises […] pour permettre la réalisation en tout ou en partie du projet ».

L'article 91 du projet de loi établit une nouvelle annexe 5 de la LEI, précisant les autorisations fédérales, indiquées au tableau 1, pour lesquelles le ministre de l'Environnement dispose de nouveaux pouvoirs (décrits ci-dessous). Notamment, l'article 49 du projet de loi ajoute le nouvel article 64.2 à la LEI, en vertu duquel le Ministre pourrait accorder les autorisations fédérales énumérées à l'annexe 5 en même temps que la déclaration, si la décision est telle que le projet désigné peut aller de l'avant.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Tableau 1 – Annexe 5 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, telle qu'elle figure à l'article 91 et à l'annexe 1 du projet de loi C-39

Loi (colonne 1 de l'annexe 5)	Disposition de la loi (colonne 2 de l'annexe 5)
Loi sur les pêches	▪ Alinéa 34.4(2)b) – Autorisation d'exploiter un ouvrage ou une entreprise ou d'exercer une activité, autre que la pêche, qui entraîne la mort de poissons, pourvu que l'exploitation de l'ouvrage ou de l'entreprise ou l'exercice de l'activité se conforme aux conditions fixées par le ministre des Pêches et des Océans. ▪ Alinéa 35(2)b) – Autorisation d'exploiter un ouvrage ou une entreprise ou d'exercer une activité entraînant la détérioration, la destruction ou la perturbation de l'habitat du poisson, pourvu que l'exploitation de l'ouvrage ou de l'entreprise ou l'exercice de l'activité soit autorisé par le ministre des Pêches et des Océans et se conforme aux conditions qu'il établit.
Loi sur les eaux navigables canadiennes	▪ Paragraphe 7(6) – Autorisation de construire, mettre en place, modifier, reconstruire, enlever ou déclasser un ouvrage susceptible de gêner la navigation, notamment en changeant les niveaux d'eau ou les débits d'eau des eaux navigables, si le ministre des Transports l'estime indiqué dans les circonstances. ▪ Paragraphe 24(1) – Exemption par le gouverneur en conseil à l'interdiction de gêner la navigation par dépôt ou assèchement.
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	▪ Paragraphe 127(1) – Délivrance d'un permis par le ministre de l'Environnement autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, sous réserve des règlements.
Loi sur les espèces en péril	▪ Paragraphe 73(1) (à l'égard d'une fin visée à l'al. 73(2)c)) – Autorisation par le ministre compétent (Environnement ou Pêches et Océans) de se livrer à une activité touchant une espèce sauvage inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus. ▪ Article 74 – A le même effet qu'un accord ou permis visé au paragraphe 73(1) tout accord, tout permis, toute licence ou tout arrêté – ou autre document semblable – conclu, délivré ou pris par le ministre compétent en application d'une autre loi fédérale et ayant pour objet d'autoriser l'exercice d'une activité touchant une espèce sauvage inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus.

Notes : D'autres parties du projet de loi C-39 modifient les articles des lois énumérés à l'annexe 5 afin d'exiger qu'avant d'établir, d'ajouter ou de modifier des conditions dans les diverses autorisations, ententes ou permis, le ministre « examine la question de savoir si les conditions sont réalisables sur les plans technique, économique et pratique, dans le cas où l'accord ou le permis autorise une personne à exercer l'une des activités » liées à un projet désigné, comme défini à l'article 2 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

Les articles 159 et 160 du projet de loi C-39 modifient la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*. L'article 167 du projet de loi C-39 modifie la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. L'article 176 du projet de loi C-39 modifie la *Loi sur les espèces en péril*. L'article 183 du projet de loi C-39 modifie la *Loi sur les pêches*.

Sources : Tableau préparé par la Bibliothèque du Parlement à partir d'informations tirées de Projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie, 45e législature, 1re session; *Loi sur les pêches*, L.R.C. 1985, ch. F-14; *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, L.R.C. 1985, ch. N-22; *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, L.C. 1999, ch. 33; et *Loi sur les espèces en péril*, L.C. 2002, ch. 29.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

L'article 7 du projet de loi C-39 ajoute le nouvel article 8.1 à la LEI en vertu duquel une autorité fédérale autre que le Ministre ne peut délivrer d'autorisations fédérales énumérées à l'annexe 5 qui pourraient permettre à un projet désigné, dont l'AEIC est responsable, d'aller de l'avant, sauf si :

- l'AEIC a publié sa décision selon laquelle aucune évaluation d'impact n'est requise;
- l'autorisation fédérale a pour but de permettre au promoteur d'entreprendre tôt les activités de construction que le Ministre juge dans l'intérêt public avant de rendre une décision en matière d'évaluation d'impact (conformément à l'al. 7(3)d) de le LEI).

Le nouvel article 8.1 de la LEI établit également que le Ministre doit décider quand la phase de construction d'un projet désigné est terminée; cette phase est décrite dans la déclaration visée à l'article 65.

L'article 15 du projet de loi modifie l'article 18 de la LEI afin d'exiger que l'AEIC, avant de publier l'avis de début de l'évaluation d'impact d'un projet désigné, consulte les autorités fédérales concernées relativement à toute autorisation fédérale requise au titre de l'annexe 5 de la LEI. Lorsque l'AEIC publie l'avis de début de l'évaluation d'impact, elle doit y indiquer les renseignements et les études qui sont exigés du promoteur relativement à toute autorisation fédérale requise au titre de l'annexe 5 qui s'applique au projet désigné, ainsi que les études et les renseignements requis aux fins de l'évaluation d'impact.

L'article 18 du projet de loi ajoute le nouvel article 20.1 à la LEI afin de prévoir une exception permettant au promoteur d'aviser l'AEIC qu'il ne fournira pas l'ensemble des études ou renseignements relatifs à une autorisation fédérale visée à l'annexe 5 de la LEI qui sont indiqués comme requis dans l'avis de début de l'évaluation d'impact (conformément au par. 18(1.01) de la LEI). L'article 16 du projet de loi ajoute le paragraphe 19(5) à la LEI afin d'obliger l'AEIC à consulter l'autorité fédérale compétente et, si elle est convaincue que le promoteur a fourni l'ensemble des autres études ou renseignements requis, à afficher un avis public indiquant que tous les renseignements requis ont été reçus (conformément au par. 19(4) de la LEI).

L'article 43 du projet de loi ajoute les nouveaux articles 59.1 et 59.2 à la LEI, qui exigent de toute autorité fédérale visée par une disposition figurant à l'annexe 5 :

- qu'elle avise, par écrit, l'AEIC dans les meilleurs délais si elle prend « connaissance du fait qu'il existe un obstacle à l'octroi de l'autorisation fédérale ou que celle-ci n'est pas requise »;
- qu'elle fournisse à l'AEIC, sur demande, l'expertise, les connaissances ou les renseignements utiles relativement à un projet pour lequel l'AEIC est l'autorité responsable.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

L'article 43 du projet de loi ajoute le nouvel article 59.3 à la LEI, qui exige que le ministre de l'Environnement consulte le ou les ministres responsables des dispositions figurant à l'annexe 5 lorsqu'une autorisation fédérale est requise pour qu'un projet puisse aller de l'avant, avant d'exercer toute attribution visant à établir les conditions applicables à la déclaration de décision ou aux autorisations fédérales relatives au projet.

L'article 49 du projet de loi ajoute le nouvel article 64.2 à la LEI, qui oblige le ministre de l'Environnement à décider s'il accorde les autorisations fédérales figurant à l'annexe 5 avant de rendre la déclaration de décision relative à l'évaluation d'impact. L'article 64.2 énonce les circonstances et les exigences applicables à l'octroi d'une autorisation fédérale, notamment celle voulant que « toutes les exigences qui sont prévues sous le régime de toute loi fédérale et qui sont liées à l'octroi de l'autorisation sont satisfaites ».

L'article 56 du projet de loi ajoute les nouveaux articles 69.1 à 69.3 à la LEI. L'article 69.1 confère au ministre de l'Environnement le pouvoir d'accorder toute autorisation fédérale énumérée à l'annexe 5 requise pour que le projet désigné puisse aller de l'avant *si* le Ministre ou le gouverneur en conseil a émis une déclaration de décision autorisant la réalisation du projet (c.-à-d. que les effets ne sont pas susceptibles d'être importants ou qu'ils sont justifiés dans l'intérêt public). L'article 69.1 de la LEI énonce également les circonstances de l'octroi des autorisations fédérales et exige que le Ministre modifie la déclaration de décision afin d'informer le promoteur de la décision du ministre ou du gouverneur en conseil d'accorder ou non des autorisations fédérales et, si elles sont accordées, d'établir ces autorisations et conditions.

Le nouvel paragraphe 69.2(1) de la LEI prévoit une exception pour les autorisations visées à l'annexe 5, qui limite la capacité du Ministre, en vertu de l'article 68, de modifier la partie de l'énoncé de décision visée aux alinéas 65(1)e) à 65(1)h) ou aux alinéas 69.1(5)a) à 69.1 (5)(d) de la LEI (voir la section 2.1.1.7.1 du présent résumé législatif). Le nouveau paragraphe 69.2(2) confère toutefois au Ministre le pouvoir, après avoir consulté le ministre responsable de la disposition en vertu de laquelle une autorisation fédérale énumérée à l'annexe 5 est accordée, d'ajouter, de supprimer ou de modifier les conditions de cette autorisation fédérale. Dans un tel cas, le ministre doit modifier la déclaration de décision et l'afficher sur le site Internet du Registre canadien d'évaluation d'impact. Le nouveau paragraphe 69.2(4) de la LEI prévoit une limite selon laquelle aucune autorité fédérale autre que le ministre ne peut ajouter, supprimer ou modifier les conditions établies pour une autorisation fédérale délivrée conjointement avec la déclaration de décision.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Le nouvel article 69.3 de la LEI stipule que les dispositions relatives à l'exécution et au contrôle d'application de la LEI (art. 120 à 152 de la LEI) ne s'appliquent à aucune condition d'une autorisation fédérale mentionnée à l'alinéa 65(1)f) (autorisations fédérales accordées par le ministre énoncées dans la déclaration de décision) ou à l'alinéa 69.1(5)b) (autorisations fédérales accordées par le ministre énoncées dans une déclaration de décision modifiée).

L'article 62 du projet de loi ajoute le nouvel article 75.1 à la LEI pour donner à l'AEIC le pouvoir d'établir « un programme d'aide financière pour faciliter les consultations avec les groupes autochtones relativement aux autorisations fédérales qui sont requises » énoncées à l'annexe 5.

L'article 73 du projet de loi ajoute le nouvel article 110.1 à la LEI pour permettre au gouverneur en conseil de modifier par décret « l'annexe 5 pour y ajouter, en modifier ou en supprimer la mention d'une loi fédérale, d'un règlement ou d'une disposition d'une loi fédérale ou d'un règlement ».

2.1.1.4.1 Projet d'intérêt national

L'article 43 du projet de loi ajoute le nouvel article 59.4 à la LEI pour prévoir que, si un projet désigné a été considéré comme un projet d'intérêt national au sens de l'article 2 de la *Loi visant à bâtir le Canada* (c.-à-d. tout projet visé à l'annexe 1 de cette loi), les articles relatifs à la délivrance d'autorisations fédérales énumérés à l'annexe 5 de la LEI (art. 59.1, 59.2, 64.1, 64.2, et 69.1 de la LEI) ne s'appliquent pas.

2.1.1.5 Autorisation d'entreprendre des travaux avant que la décision relative à l'évaluation d'impact ne soit prise, si cela est jugé dans l'intérêt public

L'article 5 du projet de loi C-39 confère au Ministre et à la CCSN (pour les projets désignés dont ils sont l'autorité responsable) un nouveau pouvoir leur permettant d'autoriser un promoteur à prendre une mesure jugée d'intérêt public *avant* que ne soit faite la déclaration relative au projet désigné (nouveaux al. 7(3)d) et 7(3)e) de la LEI). Dans l'exercice de ce pouvoir, le Ministre ou la CCSN précise les travaux qui peuvent être entrepris et doit fixer les conditions qu'il estime indiquées, « exigeant du promoteur qu'il remédie à des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale entraînés par cette mesure » (nouveau par. 7(6) de la LEI). L'AEIC et la CCSN sont tenues de publier sur le site Internet toute décision prise visant à autoriser le promoteur à entreprendre des travaux préliminaires (nouveaux par. 7(4) et 7(5) de la LEI).

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

L'article 5 du projet de loi mentionne explicitement que le Ministre et la CCSN ne sont pas habilités « à autoriser le promoteur à réaliser tout le projet » en vertu des nouveaux alinéas 7(3)d) et 7(3)e) (nouveau par. 7(7) de la LEI).

L'article 49 du projet de loi ajoute le nouvel article 64.1 à la LEI pour permettre au ministre de l'Environnement d'accorder les autorisations fédérales visées à l'annexe 5 dont le promoteur a besoin pour entreprendre des travaux avant l'achèvement de l'évaluation d'impact, s'il estime que c'est d'intérêt public.

2.1.1.6 Ministre désigné

Le paragraphe 3(3) du projet de loi C-39 ajoute la définition de « ministre désigné », soit un ministre désigné par un règlement pris par le gouverneur en conseil relativement à une activité concrète ou une catégorie d'activités concrètes liée à l'AEIC (désignée dans un règlement pris par le gouverneur en conseil en vertu de l'al. 109b) de la LEI).

L'article 8 du projet de loi C-39 modifie l'article 9 de la LEI afin d'exiger que le ministre de l'Environnement, lorsqu'il désigne une activité concrète comme devant faire l'objet d'une évaluation d'impact, précise si cette activité est liée à l'AEIC ou à la CCSN. L'article 8 du projet de loi C-39 prévoit également que, lorsque le ministre désigne une activité concrète liée à l'AEIC, le gouverneur en conseil est tenu, par décret, avant la date où l'AEIC affiche sur le site Internet le rapport d'évaluation d'impact, de désigner un ministre à l'égard de l'activité concrète.

D'autres articles mentionnent le ministre désigné et le ministre pour ce qui est des décisions qu'ils prendront conjointement (p. ex. l'art. 44 et le par. 69(3) du projet de loi).

2.1.1.7 Prise de décisions

L'article 46 du projet de loi C-39 ajoute l'article 61.1 et modifie l'article 62 de la LEI afin de définir le processus de décision relatif à une évaluation d'impact dont la CCSN est l'autorité responsable. S'il est décidé que les effets négatifs sont importants, le gouverneur en conseil doit déterminer si l'intérêt public justifie ces effets, motifs à l'appui. Le gouverneur en conseil peut prolonger le délai prévu pour l'évaluation « pour tenir compte des circonstances particulières du projet désigné ou faciliter la coopération avec toute instance visée à l'article 21 ».

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Les articles 47 et 48 du projet de loi modifient les articles 63 et 64 de la LEI pour inclure les décisions prises par le ministre ou le gouverneur en conseil, relativement aux évaluations d'impact menées par l'AEIC ou par la CCSN, sur la justification par l'intérêt public des effets négatifs et sur les conditions fixées visant à atténuer les effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale et les effets directs ou accessoires négatifs.

Le paragraphe 50(3) du projet de loi modifie les paragraphes 65(2) et 65(3) de la LEI pour que soit ajouté un élément au contenu de la déclaration (art. 65 de la LEI) que le ministre doit remettre au promoteur, à savoir une liste des autorisations fédérales accordées par le ministre ou le gouverneur en conseil (selon le cas) ainsi que les conditions connexes.

De plus, l'article 50 du projet de loi modifie le paragraphe 65(3) de la LEI afin de porter de 30 à 65 jours le délai dont dispose le ministre ou le gouverneur en conseil pour faire sa déclaration après la date d'affichage sur le site Internet du rapport d'évaluation d'impact du projet désigné ou de son résumé, si la décision est que le projet peut aller de l'avant parce que : (1) les effets négatifs ne sont pas susceptibles d'être importants; ou (2) ils sont susceptibles d'être importants, mais sont justifiés par l'intérêt public. En vertu du paragraphe 65(5) de la LEI (tel que modifié par le par. 50(6) du projet de loi), le ministre peut toujours prolonger le délai de 90 jours au maximum si cela s'avère nécessaire pour faciliter la coopération avec toute instance visée à l'article 21, mais il ne peut plus le faire « pour tenir compte des circonstances particulières du projet désigné ».

2.1.1.7.1 Modification des conditions énoncées dans la déclaration, si c'est dans l'intérêt public

L'article 53 du projet de loi C-39 modifie le paragraphe 68(1) de la LEI de sorte que le ministre ne peut modifier qu'une déclaration qu'il a lui-même faite au titre de l'article 65 (donc pas une déclaration faite par le gouverneur en conseil). Il modifie aussi le paragraphe 68(2) de la LEI afin de préciser que le ministre ne peut ajouter, supprimer ou modifier une condition que s'il est d'avis que l'ajout, la suppression ou la modification n'aura pas pour effet d'accroître la mesure dans laquelle les effets identifiés dans le rapport d'évaluation d'impact à l'égard du projet sont « importants » (plutôt que « négatifs », dans la formulation actuelle). Il convient de souligner que le nouveau paragraphe 68(2.1) de la LEI autorise le gouverneur en conseil ou le ministre et le ministre désigné à ajouter, modifier ou supprimer des conditions susceptibles d'accroître la mesure dans laquelle les effets sont importants s'ils estiment que l'ajout, la suppression ou la modification est dans l'intérêt public.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

De plus, le nouveau paragraphe 68(2.2) de la LEI interdit au ministre d'ajouter, de supprimer ou de modifier une condition si l'ajout, la suppression ou la modification peut permettre l'exercice d'une activité concrète qui n'est pas comprise dans la description du projet désigné incluse dans la déclaration.

L'article 54 du projet de loi ajoute l'article 68.1 à la LEI pour prévoir des conditions similaires pour les évaluations d'impact menées par la CCSN que pour les évaluations d'impact menées par l'AEIC : la CCSN peut modifier une déclaration, mais elle ne peut pas modifier la décision elle-même. De même, la CCSN ne peut ajouter, supprimer ou modifier une condition dans la déclaration que si elle est d'avis que l'ajout, la suppression ou la modification n'aura pas pour effet d'accroître la mesure dans laquelle les effets sont importants.

De plus, le nouveau paragraphe 68.1(3) vient garantir que la CCSN peut exercer les attributions qui lui sont conférées sous le régime de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* dans le cadre des projets pour lesquels un permis est délivré sous le régime de l'article 24 de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*.

2.1.1.8 *Loi sur les textes réglementaires*

L'article 76 du projet de loi C-39 complète la liste des paragraphes (9(1) et 115(1)) en vertu desquels un décret ou un arrêté n'est pas assujetti à la *Loi sur les textes réglementaires*[34] en ajoutant les éléments suivants à l'article 116 de la LEI :

- paragraphe 9(6.2) – désigner un ministre à l'égard d'une activité concrète;
- article 110.1 – modifications à l'annexe 5, la liste des autorisations fédérales accordées en vertu de certaines lois et certains règlements à l'égard d'un projet désigné;
- paragraphe 115(2) – soustraire tout projet désigné à l'application de la LEI si le projet est réalisé en réaction à une situation d'urgence ou à une situation d'urgence nationale (pour laquelle des mesures d'intervention sont prises aux termes de la *Loi sur les mesures d'urgence*[35]).

Par ailleurs, le projet de loi C-39 prévoit que différents arrêtés, permis, lignes directrices ou décrets pris en vertu de diverses lois ne sont pas assujettis à la *Loi sur les textes réglementaires*[36]. Ces lois comprennent, en plus de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, la *Loi visant à bâtir le Canada* (art. 103 du projet de loi), la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (art. 167 du projet de loi), la *Loi sur les espèces en péril* (art. 176 du projet de loi), la *Loi sur les pêches*[37] (art. 181 et 182 du projet de loi), la *Loi maritime du Canada* (art. 201, 206, 209 et 250 du projet de loi), la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (art. 293

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

et 297 du projet de loi), la Loi visant à faciliter le commerce numérique (art. 302 du projet de loi) ainsi que le *Code canadien du travail* (art. 352 du projet de loi).

Parmi les conséquences pratiques de cette désignation, on peut noter qu'ils n'auront pas à être publiés dans la *Gazette du Canada* ni à se conformer à d'autres aspects du processus d'élaboration des règlements prévu par la *Loi sur les textes réglementaires*.

2.1.1.9 Dispositions transitoires

L'article 90 du projet de loi C-39 ajoute les articles 189 à 194 à la LEI, qui définissent les conditions dans lesquelles les projets désignés ayant déjà franchi certaines étapes selon la version actuelle de la LEI poursuivront le processus d'évaluation d'impact soit selon la version actuelle de la LEI, soit selon la version qui entrera en vigueur à la suite de l'adoption du projet de loi C-39.

2.1.1.10 Entrée en vigueur

L'article 93 du projet de loi C-39 prévoit que la section 1 entre en vigueur à la date fixée par décret (à l'exception des dispositions de coordination prévues à l'art. 92 du projet de loi).

2.1.2 Section 2 : Modifications à la *Loi visant à bâtir le Canada*

La section 2 du projet de loi C-39 modifie la *Loi visant à bâtir le Canada* (LVBC, ancien projet de loi C-5) en augmentant les pouvoirs ministériels pour désigner des régions d'intérêt national, en supprimant le délai de cinq ans, et elle modifie les règles relatives à la publicité des renseignements.

Les articles 94 à 97 du projet de loi C-39 élargissent la portée de la LVBC en ajoutant « régions d'intérêt national » ou « projets d'un type admissible dans une région d'intérêt national » après les références aux « projets ». Les « régions d'intérêt national » seront énumérées à l'annexe 3 de la LVBC (ajoutée par l'art. 113 du projet de loi), qui précise le nom, la description, les types de projet et les renseignements à fournir par le promoteur d'un projet.

Le paragraphe 5(2) de la LVBC prévoit une disposition de caducité après cinq ans limitant le pouvoir du gouverneur en conseil de définir l'intérêt national jusqu'au 26 juin 2030 au plus tard. Le projet de loi maintient la limite qui empêche le gouverneur en conseil de définir l'« intérêt national » « lorsque le Parlement est prorogé ou dissous ». Toutefois, le paragraphe 98(1) du projet de loi C-39 supprime la limite de cinq ans.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

L'article 99 du projet de abroge l'article 5.1 de la LVBC, qui prévoit l'établissement et la tenue d'un registre public, sur Internet, des projets d'intérêt national. L'article 103 du projet de loi introduit toutefois un nouvel article 8.7 à la LVBC, qui reprend les exigences de l'article 5.1 et ajoute l'obligation d'inclure les renseignements exigés par le nouvel article 8.2 de la LVBC concernant les régions d'intérêt national.

Le paragraphe 8(2) de la LVBC autorise le ministre responsable, désigné comme étant le président du Conseil privé du Roi pour le Canada[38], à modifier le document délivré aux promoteurs de projets d'intérêt national autorisés pour y « préciser des autorisations additionnelles », en conformité avec l'article 7. L'article 100 du projet de loi C-39 confère au ministre le pouvoir de supprimer toute condition et d'en ajouter d'autres, en plus de celles énoncées au paragraphe 7(1), tout en maintenant le pouvoir du ministre de tenir le document. L'article 100 du projet de loi C-39 supprime également le délai de cinq ans prévu au paragraphe 8(4), qui limitait la capacité du ministre d'exercer son pouvoir aux cinq ans suivant l'entrée en vigueur de cet article.

L'article 101 du projet de loi C-39 ajoute l'article 8.01, qui définit la capacité du ministre à ajouter, supprimer ou modifier toute condition relative aux projets d'intérêt national, ainsi que l'obligation pour le ministre de consulter le ministre responsable de la mise en œuvre de toute loi énumérée à l'annexe 2 de la LVBC, ainsi que les peuples autochtones concernés. Toute condition ainsi ajoutée par le ministre doit être considérée comme si elle avait été imposée par la loi fédérale applicable, et doit être conforme à la portée et aux pouvoirs de cette loi.

Le paragraphe 8.1(3) de la LVBC impose au ministre de rendre publics les renseignements contenus dans le document délivré au promoteur d'un projet d'intérêt national au plus tard 30 jours avant la délivrance dudit document. L'article 102 du projet de loi C-39 modifie cette exigence afin que la publication de ces renseignements ait lieu au plus tard 30 jours après la date à laquelle un document est délivré.

L'article 103 du projet de loi ajoute les nouveaux articles 8.2 à 8.6 à la LVBC, définissant les conditions dans lesquelles le gouverneur en conseil peut désigner ou supprimer des régions d'intérêt national dans l'annexe 3.

Les articles 104 à 106 du projet de loi C-39 modifient la *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada–Terre-Neuve-et-Labrador et sur la gestion de l'énergie renouvelable extracôtière*[39], la *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada–Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et sur la gestion de l'énergie renouvelable extracôtière*[40], la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*[41] et la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*[42] pour inclure les éléments pertinents de l'article 8 du projet de loi C-39 et pour inclure les pouvoirs supplémentaires du ministre d'ajouter ou de supprimer des conditions, en plus d'apporter des modifications.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Pour les projets qui sont également des « projets désignés » au sens de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI), l'article 107 du projet de loi C-39 modifie l'article 19 de la LVBC afin d'étendre l'exemption de certains délais prévus par la LEI aux projets admissibles situés dans une région d'intérêt national à l'égard desquels le ministre est convaincu qu'ils satisfont aux critères prévus à l'annexe 3. Ces projets seront dispensés de la phase de planification initiale qui permet à l'Agence canadienne d'évaluation d'impact (ACEI) de déterminer si une évaluation d'impact est nécessaire. Au lieu de cela, l'ACEI est réputée avoir déjà déterminé qu'une évaluation d'impact est nécessaire.

L'article 108 du projet de loi C-39 remplace l'article 20 de la LVBC afin d'inclure les projets situés dans des régions d'intérêt national dans le mandat du bureau de coordination qui fait office de point de service central aux fins de la LVBC [43].

Les articles 109 à 111 du projet de loi C-39 suppriment le délai de cinq ans prévu dans plusieurs dispositions pour la prise de décrets et de règlements en vertu de la LVBC. Concrètement, ces articles permettent au gouverneur en conseil de prendre des décrets et des règlements en vertu de la LVBC, sauf lorsque le Parlement est prorogé ou dissous.

Les articles 114 et 115 du projet de loi C-39 sont des dispositions corrélatives et transitoires qui modifient la *Loi sur les Cours fédérales* [44] afin de permettre à la Cour d'appel fédérale de connaître des demandes de contrôle judiciaire présentées à l'égard de la prise d'un décret visant à désigner un projet ou une région d'intérêt national.

L'article 117 du projet de loi C-39 prévoit que ces modifications apportées à la LVBC entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

2.1.3 Section 3 : Modifications à la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*

La section 3 de la partie 1 du projet de loi modifie la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie* (LRCE). Entre autres mesures, la section 3 introduit des cadres d'approbation à plusieurs niveaux pour les projets de pipelines et les lignes de transport d'électricité nécessitant un certificat. Ces nouveaux cadres sont fondés sur la durée de la « nouvelle emprise » requise pour un projet, avec des échéanciers et des processus décisionnels uniques pour chacun des niveaux.

Cette section introduit également de nouvelles mesures relatives à la coordination des examens fédéraux et des consultations connexes avec les peuples autochtones. Les articles suivants portent sur ces changements et les règles connexes relatives au calendrier, aux conditions et aux examens.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.1.3.1 Certificats pour les projets de pipeline (art. 128 du projet de loi)

À l'heure actuelle, les articles 182 à 186 de la LRCE prévoient un processus d'approbation unique pour *toutes* les demandes de certificat de pipeline. Le projet de loi C-39 remplace ces articles par de nouveaux articles 182 à 186.2, qui établissent un processus d'approbation à plusieurs niveaux en fonction de la longueur d'une nouvelle emprise pour un projet de pipeline donné.

Le projet de loi C-39 établit deux grandes catégories de projets pipeliniers : ceux qui nécessitent une nouvelle emprise de moins de 300 kilomètres (km) et ceux qui nécessitent une nouvelle emprise de 300 km ou plus. Il prévoit également une troisième catégorie – essentiellement une sous-catégorie de la première catégorie – les projets nécessitant une nouvelle emprise de moins de 40 km.

Cette section examine quelques-unes des principales caractéristiques des processus de délivrance de certificats pour les trois catégories de pipelines, en mettant l'accent sur le décideur, le processus décisionnel et les délais.

2.1.3.1.1 Décideurs

Au titre de la LRCE, le gouverneur en conseil est responsable de décider si un certificat de pipeline doit être délivré; selon les nouvelles règles proposées, le pouvoir décisionnel sera transféré à la Commission de la Régie canadienne de l'énergie (la Commission) pour certains projets. Plus précisément, le nouveau paragraphe 183(1) de la LRCE habilite la Commission à décider si un certificat devrait être délivré pour la totalité ou une partie d'un pipeline qui nécessite une nouvelle emprise de moins de 300 km. Dans le cas d'un pipeline nécessitant une nouvelle emprise de 300 km ou plus, le nouveau paragraphe 186.1 de la LRCE prévoit que le pouvoir décisionnel demeure entre les mains du gouverneur en conseil.

2.1.3.1.2 Processus décisionnel

Dans le cas d'une demande de certificat à l'égard d'un pipeline qui nécessite moins de 300 km de nouvelle emprise, le nouveau paragraphe 183(1) de la LRCE prévoit que la Commission, si elle estime que la demande est complète, doit élaborer un rapport public exposant sa décision, en tenant compte de la question de savoir si le pipeline est et sera requis par l'utilité publique actuelle et future, et en détaillant les raisons de cette décision. Le nouvel alinéa 183(1)b) de la LRCE prévoit en outre que, si elle décide de délivrer un certificat, la Commission doit également énoncer dans son rapport les conditions auxquelles le certificat sera soumis.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Dans le cas d'une demande de certificat concernant une nouvelle emprise de 300 km ou plus, la Commission doit rédiger un rapport à l'intention du ministre désigné à l'article 8 de la LRCE et du public (nouveau par. 186(1) de la LRCE). Le rapport doit déterminer si le pipeline est et sera requis par la commodité et la nécessité publiques actuelles et futures. Le gouverneur en conseil ordonne alors à la Commission de délivrer un certificat ou de rejeter la demande et doit en expliquer les motifs (nouveau par. 186.1 de la LRCE). Lorsqu'elle est tenue de délivrer un certificat, elle fixe les conditions (nouveau par. 186.2(1) de la LRCE) auxquelles le certificat sera soumis et, lors de la délivrance du certificat, la Commission publie un rapport expliquant les motifs des conditions qu'elle a incluses (nouveau par. 186.2(4) de la LRCE).

Le projet de loi C-39 énonce les facteurs dont la Commission doit tenir compte lorsqu'elle prend sa décision à l'égard des pipelines nécessitant une nouvelle emprise de moins de 300 km (nouveau par. 183(2) de la LRCE) et dans la rédaction de son rapport à l'intention du ministre et du public en ce qui concerne les pipelines nécessitant une nouvelle emprise de plus de 300 km (nouveau par. 186(2) de la LRCE). Ces facteurs demeurent en grande partie inchangés par rapport à ceux énumérés dans la LRCE actuelle, sauf que pour les projets pipeliniers nécessitant une nouvelle emprise de 300 km ou plus, la Commission n'est plus dans l'obligation de tenir compte d'une évaluation pertinente selon les dispositions de la *Loi sur l'évaluation d'impact* dans le rapport qu'elle présente au ministre. Ces évaluations sont plutôt prises en compte lorsque le Conseil établit les conditions du certificat au titre du nouveau paragraphe 186.2(2) de la LRCE.

Le nouveau cadre de délivrance des certificats offre diverses possibilités de participation du public, tant en ce qui concerne les demandes de projets pipeliniers nécessitant une nouvelle emprise de moins de 300 km (nouveau par. 183(3) de la LRCE) que les demandes de pipelines nécessitant une nouvelle emprise de 300 km ou plus (nouveau par. 186(3) de la LRCE). Les membres du public peuvent également présenter des observations sur les conditions auxquelles le certificat sera assujetti (nouveau par. 186.2(3) de la LRCE).

2.1.3.2 Délais

L'article 118 du projet de loi C-39 modifie notamment le préambule de la LRCE afin d'énoncer l'engagement du gouvernement à veiller à ce que les décisions relatives aux pipelines (et aux lignes électriques et aux projets d'énergie renouvelable extracôtière) soient prises dans un délai d'un an après que le demandeur ait fourni les renseignements nécessaires. Des délais précis sont ensuite introduits par l'article 128 du projet de loi C-39.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Pour les pipelines qui nécessitent une nouvelle emprise de moins de 300 km, le rapport de la Commission doit être rendu public dans le délai imparti par le commissaire principal. Ce délai ne doit pas excéder 300 jours après la date à laquelle le demandeur a, de l'avis de la Commission, présenté une demande complète (nouveau par. 183(4) de la LRCE). Les dispositions régissant les périodes d'exclusion pour le calcul du délai et des prorogations sont énoncées dans les nouveaux paragraphes 183(5) et 183(6) de la LRCE, respectivement. Le nouvel article 184 de la LRCE prévoit en outre que la Commission doit délivrer un certificat ou rejeter la demande de certificat dès que possible après avoir rendu public le rapport contenant sa décision.

Dans le cas des pipelines qui nécessitent une nouvelle emprise de 300 km ou plus, le rapport doit être présenté au ministre dans le délai indiqué par le commissaire principal. Dans de tels cas, le délai prescrit ne doit pas dépasser 180 jours après la date à laquelle le demandeur a, de l'avis du commissaire, présenté une demande complète (nouveau par. 186(4) de la LRCE). Les dispositions régissant les périodes d'exclusion pour le calcul du délai et des prorogations sont énoncées dans les nouveaux paragraphes 186(5) et 186(6) de la LRCE, respectivement. Le nouveau paragraphe 186.1(3) de la LRCE prévoit que le gouverneur en conseil doit, par décret, enjoindre à la Commission de délivrer un certificat ou de rejeter la demande dans les 60 jours suivant la date de présentation du rapport. Le nouveau paragraphe 186.2(6) de la LRCE prévoit alors que la Commission doit délivrer le certificat dans les 125 jours suivant la prise de l'ordonnance.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Le tableau 2 compare les délais ordinaires et les responsabilités décisionnelles en vertu de la LRCE actuelle et de l'article 128 du projet de loi C-39.

Tableau 2 – Comparaison des délais de délivrance des certificats pipeliniers et des pouvoirs décisionnels

Procédure	Évaluation et rapport de la Commission	Gouverneur en conseil	Mesures prises par la Commission à la suite de la décision
Loi sur la Régie canadienne de l'énergie (LRCE) actuelle	Présente sa recommandation et les conditions proposées dans un délai fixé par le commissaire principal, qui ne dépasse généralement pas 450 jours après que la demande a été remplie.	Rend normalement son ordonnance dans les 90 jours suivant le rapport, sous réserve des règles relatives aux projets désignés et au réexamen.	Se conformer à l'ordonnance dans les sept jours.
Projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie (projet de loi C-39) : nouvelle emprise de moins de 300 km	Rend public son rapport de décision dans un délai fixé par le commissaire responsable, normalement pas plus de 300 jours après que la demande a été remplie.	Aucune décision n'est prise dans le cadre du processus de certification.	Délivre le certificat ou rejette la demande dès que possible après avoir rendu public le rapport, sans date limite distincte.
Projet de loi C-39 : nouvelle emprise de 300 km ou plus	Soumettre son rapport dans un délai fixé par le commissaire principal, normalement dans les 180 jours suivant la date à laquelle la demande est remplie.	Ordonne la délivrance ou le rejet du certificat dans les 60 jours suivant la présentation du rapport.	S'il reçoit l'ordre de délivrer un certificat, fixe les conditions et délivre le certificat dans les 125 jours suivant l'ordonnance.

Note : Les délais sont assujettis aux exclusions et aux prolongations applicables. Au titre du projet de loi C-39, le ministre désigné à l'article 8 de la LRCE peut prolonger les délais de présentation des rapports de la Commission de la Régie canadienne de l'énergie et le délai de certificat de 125 jours lorsqu'il est nécessaire de le faire pour respecter l'obligation de la Couronne de consulter les peuples autochtones. La prolongation ne peut excéder 90 jours.

Source : Tableau préparé par la Bibliothèque du Parlement.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.1.3.2.1 Exemptions pour les pipelines ne nécessitant pas une nouvelle emprise d'une longueur totale de 40 km ou plus (art. 137 du projet de loi)

Entre autres mesures, le paragraphe 214(1) actuel de la LRCE autorise la Commission à soustraire, par ordonnance, « les pipelines, ou branchements ou extensions de ceux-ci, d'une longueur totale de quarante kilomètres » à l'application des dispositions relatives aux exigences en matière de certificat, de construction et de tracé. L'article 137 du projet de loi C-39 modifie ce paragraphe pour, entre autres, introduire le nouvel alinéa 214(1)a) à la LRCE, qui confère à la Commission le pouvoir d'accorder des exemptions pour « les pipelines, ou branchements ou extensions de ceux-ci, ne nécessitant pas une nouvelle emprise d'une longueur totale de quarante kilomètres ou plus ». En d'autres termes, le nouveau seuil est fondé sur la longueur de la nouvelle emprise plutôt que sur la longueur totale du pipeline.

L'article 137 du projet de loi ajoute également le nouvel alinéa 214(1)a.1) à la LRCE, qui permet d'ordonner des exemptions pour un pipeline, un branchement ou une extension nécessitant 40 km ou plus de nouvelle emprise si la Commission conclut qu'une telle ordonnance est dans l'intérêt public. Pour prendre sa décision, la Commission doit tenir compte de la taille, de la complexité et des répercussions potentielles du projet, y compris les répercussions sur les droits des peuples autochtones reconnus et confirmés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*.

Le nouveau paragraphe 214(4) de la LRCE réduit le délai maximal normal accordé à la Commission pour rendre l'ordonnance d'exemption demandée ou rejeter une demande de 300 jours à 180 jours à compter du moment où le demandeur, de l'avis de la Commission, a présenté une demande complète.

2.1.3.3 Délivrance de certificats pour les lignes d'électricité (art. 146 du projet de loi)

Le projet de loi C-39 introduit également un cadre d'autorisation à plusieurs niveaux pour les lignes électriques désignées. En vertu de la LRCE actuelle, le paragraphe 262(1) prévoit que, lorsque la Commission est convaincue « du caractère d'utilité publique, tant pour le présent que pour le futur » de la ligne d'électricité, elle peut, sous réserve de certaines conditions, y compris l'approbation du gouverneur en conseil, délivrer un certificat à l'égard de certaines lignes de transport d'électricité. L'article 146 du projet de loi C-39 remplace le processus actuel de délivrance des certificats par un nouveau cadre d'approbation à plusieurs niveaux fondé sur la longueur de la nouvelle emprise requise.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.1.3.3.1 Décideurs

Dans le cas d'une ligne d'électricité nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur de moins de 300 km, le nouveau paragraphe 262.1(1) de la LRCE habilite la Commission à prendre la décision de délivrer ou non le certificat. Dans le cas d'une nouvelle emprise d'une longueur de 300 km ou plus, le nouveau paragraphe 263.2(1) de la LRCE prévoit que le gouverneur en conseil doit ordonner à la Commission de délivrer un certificat, sous réserve de toutes les conditions qu'elle estime nécessaires ou dans l'intérêt public, ou de rejeter la demande.

2.1.3.3.2 Processus décisionnel

Comme c'est le cas pour le nouveau processus d'approbation à plusieurs niveaux applicables aux projets de pipelines, le nouveau processus d'approbation à plusieurs niveaux applicables aux lignes d'électricité impose des obligations à la Commission en ce qui concerne, entre autres, la préparation de son rapport. Pour les lignes d'électricité nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur de moins de 300 km, le nouveau paragraphe 262.1(1) de la LRCE prévoit que le rapport de la Commission doit énoncer sa décision et ses motifs, en tenant compte du fait que la ligne est et sera requise par l'utilité publique actuelle et future. Si la décision est favorable, le rapport doit également préciser les conditions du certificat.

Dans le cas des lignes d'électricité nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur de 300 km ou plus, le nouveau paragraphe 263.1(1) de la LRCE exige que la Commission soumette au ministre, et rende public, un rapport visant à déterminer si la ligne est et sera requise en raison du caractère d'utilité publique présent et futur. Le gouverneur en conseil ordonne alors à la Commission de délivrer un certificat ou de rejeter la demande (nouveau par. 263.2(1) de la LRCE). Le décret du gouverneur en conseil donnant instruction à la Commission doit énoncer les motifs de sa décision (nouveau par. 263.2(2) de la LRCE). Si elle reçoit l'ordre de délivrer un certificat, le nouveau paragraphe 263.3(1) de la LRCE prévoit que la Commission doit fixer les conditions qu'elle estime nécessaires ou dans l'intérêt public.

Le projet de loi C-39 énonce les facteurs dont la Commission doit tenir compte lorsqu'elle rend sa décision à l'égard des lignes d'électricité nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur de moins de 300 km (nouveau par. 262.1(2) de la LRCE) et lorsqu'elle prépare son rapport à soumettre au ministre et à rendre public en ce qui concerne les pipelines nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur 300 km ou plus (nouveau par. 263.1(2) de la LRCE). Ces facteurs restent essentiellement inchangés par rapport à ceux énumérés dans la LRCE, avec l'ajout d'une considération d'intérêt public (nouveaux al. 262.1(2)g) et 263.1(2)g) de la LRCE). De plus, pour les lignes d'électricité nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur de 300 km ou plus, une évaluation pertinente en vertu de la *Loi sur l'évaluation*

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

d'impact n'est plus un élément dont la Commission doit tenir compte lorsqu'elle prépare le rapport qu'elle présente au ministre. Ces évaluations sont plutôt prises en compte lorsque la Commission établit les conditions du certificat en vertu du nouvel alinéa 263.3(2)f de la LRCE).

Le nouveau cadre de délivrance des certificats offre diverses possibilités de consultation publique, tant en ce qui concerne les demandes de projets de lignes d'électricité nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur de moins de 300 km (nouveau par. 262.1(3) de la LRCE) que les demandes de lignes d'électricité nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur de 300 km ou plus (nouveau par. 263.1(3) de la LRCE). Les membres du public peuvent également présenter des observations sur les conditions auxquelles le certificat sera assujetti (nouveau par. 263.3(3) de la LRCE).

2.1.3.3.3 Délais

Pour les lignes d'électricité nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur de moins de 300 km, le nouveau paragraphe 262.1(4) de la LRCE prévoit que le rapport de la Commission doit être rendu public dans le délai précisé par le commissaire principal, cette date ne pouvant dépasser 300 jours à compter du jour où le demandeur a, de l'avis de la Commission, présenté une demande complète. Pour les lignes d'électricité nécessitant une nouvelle emprise d'une longueur de 300 km ou plus, le nouveau paragraphe 263.1(4) de la LRCE stipule que la Commission doit présenter son rapport au ministre dans un délai précis, au plus tard 180 jours après la date à laquelle la demande a, de l'avis de la Commission, présenté une demande complète. Le nouveau paragraphe 263.2(3) de la LRCE précise également que le gouverneur en conseil doit prendre un décret dans les 60 jours suivant la date de dépôt du rapport. Enfin, le nouveau paragraphe 263.3(6) de la LRCE prévoit que la Commission doit délivrer le certificat dans les 125 jours suivant la date à laquelle l'ordonnance est rendue. Comme pour la procédure d'approbation des pipelines, certaines dispositions concernant les exemptions et les prolongations s'appliquent.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Le tableau 3 compare les délais habituels et les responsabilités décisionnelles prévus par la LRCE actuelle et de l'article 146 du projet de loi C-39.

Tableau 3 – Comparaison des délais et des pouvoirs décisionnels relatifs aux certificats de lignes d'électricité

Procédure	Évaluation et rapport de la Commission	Gouverneur en conseil	Mesures prises par la Commission à la suite de la décision
Loi sur la Régie canadienne de l'énergie (LRCE) actuelle	Prend une décision dans un délai ne dépassant normalement pas 300 jours à compter de la date à laquelle la demande est complète; recommande l'approbation si elle est favorable ou rejette la demande.	Approuve ou refuse normalement la délivrance dans les 90 jours suivant la recommandation, sous réserve des règles applicables aux projets désignés et aux prolongations.	La Commission délivre le certificat dans les sept jours suivant l'approbation.
Projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie (projet de loi C-39) : nouvelle emprise de moins de 300 km	Rend public son rapport de décision dans un délai ne dépassant généralement pas 300 jours à compter de la date à laquelle la demande est complète.	Aucune décision n'est prise dans le cadre de la présente procédure de certification.	La Commission délivre le certificat ou rejette la demande dans les plus brefs délais après avoir rendu public le rapport; aucune date limite distincte n'est fixée.
Projet de loi C-39 : nouvelle emprise de 300 km ou plus	Présente son rapport dans un délai ne dépassant normalement pas 180 jours à compter de la date à laquelle la demande est complète.	Ordonne la délivrance du certificat ou le rejet de la demande dans les 60 jours suivant la présentation du rapport.	Si elle reçoit l'ordre de le délivrer, la Commission fixe les conditions et délivre le certificat dans les 125 jours suivant l'ordonnance.

Note : La période de rapport et de décision de la Commission de la Regie Régie canadienne de l'énergie (la Commission) commence après que le demandeur a, de l'avis de la Commission, fourni ou présenté une demande complète. Les délais sont assujettis aux exclusions, aux prolongations et aux dispositions applicables préservant le pouvoir de la Commission en cas de non-respect d'un délai. L'article 263 de la LRCE actuel prévoit des règles de délais distinctes pour les projets désignés assujettis à une évaluation d'impact.

Source : Tableau préparé par la Bibliothèque du Parlement.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.1.3.4 Consultation des peuples autochtones et coordination des processus d'examen fédéraux (art. 118 et 127 du projet de loi)

L'article 118 du projet de loi C-39 modifie le préambule de la LRCE afin de reconnaître l'importance de coordonner à la fois « les processus d'examen des autorisations fédérales relatives aux pipelines, aux lignes de transport d'électricité et aux projets d'énergie renouvelable extracôtière, et les consultations menées à ce sujet auprès des peuples autochtones du Canada ».

La LRCE actuelle ne prévoit pas de mécanisme permettant à la Régie canadienne de l'énergie (la Régie) d'assurer la coordination avec d'autres autorités fédérales responsables d'autres autorisations fédérales relatives aux pipelines, aux lignes de transport d'électricité et aux projets d'énergie renouvelable extracôtière. L'article 127 du projet de loi introduit le nouvel article 75.1 à la LRCE, qui permet au président-directeur général de la Régie de collaborer avec d'autres autorités fédérales pour veiller :

- à la coordination des processus d'examen des pipelines, des lignes de transport d'électricité et des projets d'énergie renouvelable extracôtière;
- à la coordination des consultations auprès des peuples autochtones du Canada relativement à ces processus;
- à la délivrance simultanée, dans la mesure du possible, des autorisations fédérales requises à cet égard sous le régime de toute loi fédérale.

Le nouvel article 75.2 de la LRCE oblige les autorités fédérales à travailler avec le président-directeur général de la Régie pour atteindre ces objectifs, tandis que le nouvel article 75.3 introduit une exigence de communication de renseignements.

2.1.3.5 Entrée en vigueur (art. 158 du projet de loi)

L'article 158 du projet de loi prévoit que les modifications apportées à la LRCE entrent en vigueur à une date qui sera fixée par le gouverneur en conseil.

2.1.4 Section 4 : Modifications à la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*

La section 4 de la partie 1 du projet de loi C-39 modifie la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (LENC), qui protège les eaux sur lesquelles le public a le droit de circuler. Les modifications créent le pouvoir d'exclure certaines choses de la définition d'« ouvrage » contenue dans LENC; exigent du ministre des Transports qu'il tienne compte du caractère réalisable des conditions dont il assortit une approbation relative à des constructions, des dispositifs, un déversement de remblais, ou encore des travaux d'excavation ou de dragage dans les voies navigables; et

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

permettent au ministre des Transports de statuer sur des demandes d'exemption qui, dans la version actuelle de la loi, relèvent du gouverneur en conseil.

2.1.4.1 Choses exclues de la définition d'« ouvrage » (art. 161 du projet de loi)

La LENC définit largement ce qui est considéré comme un « ouvrage » : les constructions, les dispositifs et d'autres choses de fabrication humaines, ainsi que certaines activités de déversement de remblais et d'excavation. L'article 161 du projet de loi C-39 autorise le gouverneur en conseil à prendre un règlement pour exclure de cette définition une construction, un dispositif ou une autre chose. Une telle exclusion aurait une incidence sur l'application des dispositions qui dépendent de la qualification d'une chose comme « ouvrage ».

2.1.4.2 Conditions réalisables (art. 159 et 162 du projet de loi)

Les articles 7 et 9 actuels de la LENC permettent au ministre d'assortir de conditions l'approbation d'un « ouvrage » et de modifier ces conditions, lorsque cet ouvrage (qui peut être une construction, un dispositif, un déversement de remblais, ou des travaux d'excavation ou de dragage) risque de nuire à la navigation, notamment en changeant le niveau ou le débit de l'eau. L'article 159 du projet de loi C-39 exige que le ministre détermine si les conditions dont il souhaite assortir l'approbation d'un ouvrage en vertu du paragraphe 7(6) de la LENC sont « réalisables sur les plans technique, économique et pratique. » Cette exigence s'appliquerait uniquement dans le cas où l'ouvrage à réaliser est lié à un projet désigné en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact*; est régi par la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*; ou est prescrit par le ministre individuellement ou parce qu'il appartient à une catégorie de travaux, au moyen d'un règlement pris en vertu du nouveau paragraphe 9.01(2) de la LENC. L'article 162 du projet de loi C-39 précise que cette nouvelle exigence ne s'appliquera pas si la demande d'approbation est faite avant l'entrée en vigueur de la section 4 du projet de loi.

2.1.4.3 Exemptions relatives au déchargement de certaines matières et à la baisse du niveau d'eau (art. 160 du projet de loi)

Les articles 21 et 22 de la LENC restreignent le dépôt de certaines matières dans des eaux dont une partie est navigable ou qui se déversent dans des eaux navigables. L'article 23 interdit les mesures ayant pour effet d'abaisser le niveau d'eau d'une manière qui rend des eaux impropres à la navigation. En vertu de l'actuel article 24 de la LENC, si le ministre des Transports reçoit une demande visant à exempter des eaux, en tout ou en partie, de l'application des articles 21 à 23 de la LENC, seul le

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

gouverneur en conseil peut prendre la décision de consentir à une telle demande, et ce, à condition que ce soit dans l'intérêt public.

L'article 160 du projet de loi C-39 modifie la LENC de manière à ce que, dans le cas où le ministre des Transports reçoit une demande visant à exempter certaines eaux de l'application des articles 21 à 23 de la LENC, il puisse accorder l'exemption au moyen d'un arrêté, s'il est convaincu que l'intérêt public serait bien servi ainsi. Le ministre peut également choisir de renvoyer la demande au gouverneur en conseil, qui conserve le pouvoir d'accorder l'exemption. En outre, si une demande d'exemption est adressée au gouverneur en conseil (plutôt qu'au ministre), le gouverneur en conseil conserve le pouvoir d'exempter des eaux dans l'intérêt public. La modification change donc l'autorité habilitée à prendre la décision d'accorder ou non l'exemption, tout en conservant le critère de l'intérêt public et en limitant les exemptions à ce qui est prévu dans les articles 21 à 23 de la LENC.

2.1.5 Section 5 : *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (art. 163 à 175 du projet de loi)

La partie 1, section 5, du projet de loi C-39 apporte des modifications à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE)[45]. Les articles 164 à 170 du projet de loi C-39 modifient diverses dispositions de la partie 7, section 3, de la LCPE, qui régit l'immersion de substances en mer. Les articles 164 et 165 du projet de loi C-39 modifient les dispositions relatives aux demandes de permis figurant aux articles 127 et 128 de la LCPE, en exigeant qu'un préavis de la demande ait « été rendu public de la façon que le ministre [de l'Environnement] précise », supprimant ainsi la référence antérieure à la publication « dans un journal circulant près du lieu ».

L'article 166 du projet de loi C-39 modifie les paragraphes 129(2) et 129(3) de la LCPE afin de permettre au ministre, sous réserve des règlements, de fixer une durée supérieure à la limite actuelle d'un an pour un permis d'immersion en mer. L'article 170 du projet de loi C-39 modifie l'autorité réglementaire prévue au paragraphe 135(1) de la LCPE afin de tenir compte de la capacité du gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant cette modification des délais.

L'article 166 du projet de loi C-39 élargit également les pouvoirs du ministre en matière de suspension, de retrait ou de modification d'un permis d'immersion en mer. À l'heure actuelle, au titre du paragraphe 129(3) de la LCPE, le ministre peut suspendre ou retirer un permis, ou en modifier les conditions, lorsqu'il estime qu'il y a lieu de le faire, compte tenu de l'annexe 6, qui porte sur la gestion des déchets ou d'autres matières, ou de la constitution d'une commission de révision. L'article 166 du projet de loi C-39 ajoute que le ministre peut retirer ou modifier un permis s'il estime que cela est « souhaitable pour la protection du milieu biologique marin, de la vie humaine

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

ou de toute utilisation légitime de la mer », ou s'il a des motifs raisonnables de croire que le titulaire du permis a : (1) enfreint la partie 7, section 3, de la LCPE; (2) contrevenu aux conditions du permis; ou (3) fourni au ministre des renseignements faux ou trompeurs dans sa demande.

Le nouveau paragraphe 129(4) de la LCPE, qui autorise le ministre à transférer un permis, à la demande du titulaire du permis et du cessionnaire éventuel, et sous réserve des règlements, a été incorporé à l'article 166 du projet de loi C-39. L'article 170 du projet de loi autorise le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, à prendre des règlements concernant le transfert des permis.

Les articles 168 et 169 du projet de loi apportent des modifications connexes aux articles 133 (publication) et 134 (avis d'opposition) afin de tenir compte de ce nouveau pouvoir de transfert et des modifications apportées en ce qui concerne le retrait ou la modification d'un permis.

L'article 167 du projet de loi exige que le ministre « examine la question de savoir si les conditions sont réalisables sur les plans technique, économique et pratique » lorsqu'il établit, ajoute ou modifie des conditions relatives aux permis d'immersion en mer pour une activité qui est : (1) liée à un projet désigné, au sens de l'article 2 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*; (2) régie sous le régime de la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*; ou (3) visée par règlement pris en vertu de l'alinéa 135(3)g) de la LCPE [46].

L'article 235 de la LCPE autorise les agents de l'autorité à émettre des ordonnances de protection à l'encontre des personnes qui enfreignent la *Loi* ou ses règlements. L'article 173 du projet de loi modifie le paragraphe 235(1) de la LCPE afin d'ajouter le fait de « remédier [aux] effets » d'une infraction prétendue parmi les motifs pour lesquels un agent de l'autorité peut rendre une ordonnance. L'article 173 du projet de loi élargit également les circonstances dans lesquelles une ordonnance peut être rendue afin d'y inclure les actes liés à « toute chose visée par la présente loi ».

De plus, l'article 173 du projet de loi C-39 modifie la liste des mesures précises que peuvent contenir les ordonnances d'exécution, en indiquant que ces ordonnances peuvent exiger d'une personne qu'elle gère, restitue, élimine ou détruise une substance selon les modalités de l'ordonnance.

L'article 175 du projet de loi C-39 ajoute une disposition transitoire prévoyant que les dispositions en vigueur dans la LCPE avant que le projet de loi ne reçoive la sanction royale continuent de s'appliquer aux demandes de permis en cours et aux permis déjà délivrés au titre des dispositions de cette section de la LCPE.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.1.6 Section 6 : Modifications à la *Loi sur les espèces en péril*

L'article 73 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP)[47] permet actuellement au ministre compétent de conclure avec une personne un accord l'autorisant à exercer des activités touchant une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition ou menacée en vertu de la LEP; tout élément de son habitat essentiel; ou la résidence de ses individus (comme des nids ou des terriers), ou de lui délivrer un permis à cet effet. L'article 177 du projet de loi C-39 crée le nouveau paragraphe 73.1(1) dans la LEP, qui oblige le ministre compétent[48] à « examine[r] la question de savoir si les conditions sont réalisables sur les plans technique, économique et pratique » au moment d'assortir l'accord conclu ou le permis délivré en vertu de l'article 73 de la LEP de conditions, d'en modifier les conditions ou d'y ajouter des conditions. Cette obligation ne s'applique qu'à une activité : (1) liée à un projet désigné, au sens de l'article 2 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*[49]; (2) régie sous le régime de la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*[50]; ou (3) visée par un règlement créé en vertu du nouveau paragraphe 73.1(2) de la LEP par le ministre de l'Environnement, après consultation du ministre responsable de l'Agence Parcs Canada et du ministre des Pêches et des Océans.

L'article 178 du projet de loi précise que les modifications apportées à la LEP ne s'appliquent pas rétrospectivement à l'égard des accords conclus ou des permis délivrés en vertu du paragraphe 73(1) avant la sanction royale du projet de loi C-39.

2.1.7 Section 7 : Modifications apportées à la *Loi sur les pêches*

La section 7 de la partie 1 du projet de loi C-39 propose diverses modifications à la *Loi sur les pêches*[51], dont certaines sont de nature technique ou administrative. Un aperçu des principaux articles est présenté par thème.

2.1.7.1 Pouvoirs réglementaires (art. 181, 182 et 187 à 189 du projet de loi)

L'article 189 du projet de loi C-39 autorise le ministre des Pêches et des Océans à prendre des règlements concernant les autorisations nécessaires à la réalisation d'ouvrages, d'entreprises ou d'activités pouvant causer la mort du poisson, ce qui est par ailleurs interdit au titre du paragraphe 34.4(1) de la *Loi sur les pêches*, ou la détérioration, destruction ou perturbation (DDP) de l'habitat du poisson, ce qui est par ailleurs interdit au titre du paragraphe 35(1) de la *Loi sur les pêches*. Parmi les pouvoirs réglementaires créés par l'article 189 du projet de loi, il y a ceux qui figuraient auparavant aux paragraphes 34.4(4) et 35(4) de la *Loi sur les pêches*, lesquels sont abrogés par les articles 181 et 182 du projet de loi.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

L'article 188 du projet de loi C-39 transfère certains des pouvoirs réglementaires du gouverneur en conseil prévus à l'alinéa 43(1)i.11) au Ministre dans le nouvel alinéa 43.31(1)c) de la *Loi sur les pêches* créé par l'article 189 du projet de loi [52]. De même, l'article 187 du projet de loi C-39 transfère au Ministre la responsabilité qui incombait au gouverneur en conseil d'adopter des règlements relatifs aux crédits d'habitat (tel qu'il est indiqué à l'art. 42.04 de la *Loi sur les pêches*).

2.1.7.2 Facteurs de faisabilité (art. 183 du projet de loi)

L'article 183 du projet de loi C-39 exige que le Ministre tienne compte du « [caractère réalisable des conditions] sur les plans technique, économique et pratique » lorsqu'il établit, ajoute ou modifie des conditions à une autorisation relative à un ouvrage, une entreprise ou une activité (ou à une catégorie de ceux-ci) pouvant causer la mort du poisson ou la DDP (détérioration, destruction ou perturbation) de son habitat. Cette exigence ne s'applique qu'à un ouvrage, une entreprise ou une activité qui est lié à un projet désigné au titre de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, qui est réglementé conformément à la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*, ou qui est prescrit par le ministre dans un règlement pris au titre du nouveau paragraphe 35.01(2) de la *Loi sur les pêches*.

2.1.7.3 Crédits d'habitat (art. 185 et 186 du projet de loi)

Les crédits d'habitat sont définis à l'article 42.01 de la *Loi sur les pêches* comme des unités de mesure qui quantifient « les avantages d'un projet de conservation » et qui servent à compenser les répercussions négatives d'ouvrages, d'entreprises ou d'activités. L'article 185 du projet de loi C-39 élargit les pouvoirs existants prévus à l'alinéa 42.02(1)a) de la *Loi sur les pêches*, qui autorisent le ministre à mettre en place un système permettant de créer, d'attribuer et de gérer des crédits d'habitat, afin d'autoriser également le transfert, l'utilisation, la révocation et le suivi de ces crédits.

Les crédits d'habitat servent à compenser les effets néfastes sur le poisson et son habitat. L'article 186 du projet de loi C-39 modifie la *Loi sur les pêches* afin d'autoriser le transfert de crédits d'habitat, ce qui permet à des tiers de produire des crédits d'habitat et de les transférer pour satisfaire aux exigences en matière de compensation. Dans ces cas, les obligations liées à un crédit d'habitat sont transférées au nouveau titulaire, tout comme le crédit lui-même, conformément au nouvel article 42.021 de la *Loi sur les pêches*.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.1.7.4 Frais pour compenser les préjudices (art. 179 et 189 du projet de loi)

L'article 189 du projet de loi C-39 autorise le ministre à prescrire, par règlement, les circonstances dans lesquelles un promoteur – autorisé à réaliser des travaux, des projets ou des activités susceptibles d'entraîner la mort du poisson ou la DDP de son habitat – peut compenser les dommages en versant des frais. L'article 179 du projet de loi C-39 prévoit que les frais soient versés au Fonds pour dommages à l'environnement (le Fonds). Le nouvel article 16.1 de la *Loi sur les pêches* prévoit que, lorsque des frais sont versés au Fonds, ils peuvent être utilisés à l'une des trois fins suivantes : (1) pour conserver et protéger le poisson; (2) pour conserver, protéger ou restaurer l'habitat du poisson; ou (3) pour l'administration du Fonds [53].

2.2 PARTIE 2 : MISE EN ŒUVRE DE CERTAINES MESURES RELATIVES AUX CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT

2.2.1 Section 1 : *Loi sur le ministère des Transports*

L'article 192 du projet de loi C-39 modifie la *Loi sur le ministère des Transports* (LMT) [54] afin d'autoriser le ministre des Transports à coordonner les processus d'examen concernant les projets de transport sous réglementation fédérale et à créer un bureau de projets de transport à cette fin. L'article 193 du projet de loi C-39 modifie la définition de « projet de transport » donnée dans la LMT afin d'exclure les projets choisis dans une région d'intérêt national, conformément aux modifications apportées à la *Loi visant à bâtir le Canada* aux termes de l'article 96 du projet de loi C-39.

2.2.2 Section 2 : *Loi sur les transports au Canada*

L'article 194 du projet de loi modifie la Politique nationale des transports à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). En effet, parmi la liste de facteurs identifiés pour atteindre les objectifs fixés par la Politique, le projet de loi C-39 ajoute l'alinéa f) à l'article 5 de la LTC, soit que « le système de transport favorise l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement en ce qui a trait [au] transport des marchandises ».

L'article 197 du projet de loi instaure l'article 6.01 à la LTC afin de préciser que les entreprises de construction, de modification, d'exploitation ou d'entretien de pipelines ou de lignes électriques ne sont pas des entreprises de transport. Les termes « entreprise » et « entreprise de transport » ne sont pas définis dans la LTC.

L'article 198 du projet de loi introduit les articles 49.01 à 49.06 à la LTC, lesquels forment une nouvelle section de la LTC intitulée « Corridors commerciaux ». Le nouvel article 49.01 de la LTC permet au ministre des Transports de désigner toute zone géographique comme corridor commercial. Le paragraphe 49.02(1) de la LTC

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

habilite le ministre à établir le Conseil national des corridors commerciaux (le Conseil). Le paragraphe 49.03(1) de la LTC souligne que les membres du Conseil sont nommés par le ministre à titre amovible pour un mandat renouvelable d'au plus trois ans. La mission du Conseil est notamment de surveiller le transport des marchandises dans les corridors désignés, d'analyser les perturbations susceptibles d'affecter ces corridors et de faire des recommandations ainsi que de fournir des conseils au ministre.

Le nouvel article 49.05 de la LTC prévoit que le Conseil doit sur demande soumettre un rapport au ministre sur toute question qui relève de sa mission. Le nouvel article 49.06 de la LTC permet au gouverneur en conseil d'établir par règlement des indicateurs et objectifs de rendement afin de faciliter la mission du Conseil de surveiller le transport de marchandises dans les corridors commerciaux.

L'article 198 du projet de loi C-39 introduit également l'article 49.07 à la LTC. Cet article permet au ministre de prendre un règlement s'il estime que celui-ci est dans l'intérêt public et si ce règlement vise à donner effet à une norme internationale ou à assurer le respect des obligations internationales du Canada. Le règlement pris en vertu de cet article doit être conforme à ce que peut comporter un règlement en matière de transport. Ce nouvel article de la LTC est similaire à l'article 49.1 de la LTC qui fut adopté le 26 mars 2026 par la *Loi nº 1 d'exécution du budget de 2025* (anciennement le projet de loi C-15)[55]. Une différence notable entre ces deux articles de la LTC est que l'article 49.1 de la LTC confère au ministre le pouvoir de prendre un arrêté provisoire, plutôt qu'un règlement.

Le paragraphe 114(1) de la *Loi sur la concurrence* prévoit plusieurs cas où les parties à une transaction proposée doivent aviser le commissaire de la concurrence avant de conclure la transaction[56]. L'actuel paragraphe 53.1(1) de la LTC prévoit que les parties doivent également aviser le ministre lorsque la transaction porte sur une entreprise de transport. Le paragraphe 201(1) du projet de loi C-39 modifie le paragraphe 53.1(1) de la LTC afin d'exempter de cette exigence les entreprises de transport de marchandises par camion ou de transport de voyageurs par autocar. De plus, le paragraphe 201(2) du projet de loi C-39 ajoute le paragraphe 53.1(1.1) à la LTC afin que l'obligation de donner avis au commissaire de la concurrence et au ministre s'applique également aux transactions concernant une entreprise de transport située dans un port, sujet à certaines conditions et exceptions. Du même coup, ces transactions sont soumises à d'autres obligations s'appliquant aux transactions visées au paragraphe 53.1(1) de la LTC comme l'obligation d'obtenir l'accord du gouverneur en conseil avant de conclure la transaction tel que proposé par le paragraphe 202(1) du projet de loi C-39 lequel modifie le paragraphe 53.2(1) de la LTC. Ces modifications relatives aux transactions d'entreprises de transport situées dans un port avaient été proposées lors de la 44e législature dans le cadre du projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire,

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi [57] (mort au *Feuilleton*).

L'article 206 du projet de loi C-39 crée la partie I.1 – Habilitations de sécurité dans la LTC, soit les articles 54.1 à 54.4 de la LTC. Cette partie de la LTC vise à moderniser le Programme d'habilitation de sécurité dans les aéroports et les ports en vigueur depuis plus de 40 ans [58]. Les habilitations de sécurité permettent d'accéder à certaines zones restreintes des aéroports et des ports [59]. Le nouveau paragraphe 54.1(1) de la LTC permet au ministre d'octroyer, suspendre ou révoquer une habilitation de sécurité à toute personne physique. Le nouvel article 54.3 de la LTC permet au ministre de conclure un accord avec un État étranger concernant les habilitations de sécurité et la nouvelle partie de la LTC créée par l'article 206 du projet de loi C-39. Avant de conclure ce type d'accord, le ministre des Transports doit d'abord consulter le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile. L'article 54.4 de la LTC habilite le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant les habilitations de sécurité, notamment afin de déterminer les personnes physiques qui sont tenues d'obtenir une habilitation de sécurité.

Le paragraphe 98(1) de la LTC exige aux compagnies de chemin de fer d'obtenir une autorisation de l'Office des transports du Canada (l'Office) pour construire une ligne de chemin de fer. Le paragraphe 98(3) de la LTC prévoit actuellement deux cas d'exception, notamment pour la construction d'une ligne de chemin de fer située à au plus 100 m d'une ligne de chemin de fer existante sur une distance maximale de 3 km. L'article 207 du projet de loi C-39 modifie le paragraphe 98(3) de la LTC. En particulier, il modifie le cas d'exemption susmentionné afin que l'exemption s'applique plutôt à la construction d'une ligne de chemin de fer d'au plus 300 m d'une ligne de chemin de fer existante sur une distance maximale de 5 km. De plus, l'article 207 du projet de loi C-39 ajoute un cas d'exemption au paragraphe 98(3) de la LTC, soit le cas où la construction d'une ligne de chemin de fer a déjà fait l'objet d'une évaluation en vertu de la *Loi sur l'évaluation d'impact* [60].

L'article 127 de la LTC régit le régime d'interconnexion entre deux lignes de chemin de fer raccordées l'une à l'autre et exploitées par des compagnies de chemin de fer différentes [61]. Le paragraphe 208(1) du projet de loi C-39 introduit le paragraphe 127(2.1) à la LTC afin de permettre à l'Office d'ordonner l'interconnexion entre deux lignes de chemin de fer dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan ou de l'Alberta. Le paragraphe 211(1) du projet de loi C-39 ajoute le paragraphe 127.1(1.1) à la LTC, lequel exige à l'Office de fixer au plus tard 90 jours après la date d'entrée en vigueur de ce paragraphe le prix par wagon pour l'année en cours pour l'interconnexion du trafic visée au nouveau paragraphe 127(2.1) de la LTC. En vertu du paragraphe 214(1) du projet de loi C-39, les articles relatifs à ce type

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

d'interconnexion entreront en vigueur à la date fixée par décret. Le gouvernement du Canada prévoit que ces articles n'entreront en vigueur que « lorsque les relations commerciales avec les États-Unis seront suffisamment fiables [62] ». Ces articles seront automatiquement abrogés quatre ans après leur entrée en vigueur par l'effet des paragraphes 208(2) et 208(4), l'article 210 et les paragraphes 211(2), 211(4) et 211(6), en plus du paragraphe 214(3) du projet de loi C-39.

L'article 212 du projet de loi C-39 introduit l'article 172.5 à la LTC afin de déclarer les terminaux situés dans un port comme des « ouvrages à l'avantage général du Canada ». À l'instar de cet article du projet de loi C-39, la *Loi n^o^ 1 d'exécution du budget de 2025* a édicté la *Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse* laquelle déclare à son article 4 que les chemins de fer construits pour faire partie du réseau ferroviaire à grande vitesse sont des « ouvrages d'intérêt général pour le Canada » (en anglais, la terminologie dans le projet de loi est identique, soit « works for the general advantage of Canada ») [63].

2.2.3 Section 3 : *Loi maritime du Canada*

2.2.3.1 Objectifs de la *Loi maritime du Canada* (art. 215 du projet de loi)

Le paragraphe 215(1) du projet de loi C-39 modifie l'alinéa 4a.1) de la *Loi maritime du Canada* (la LMC) pour ajouter comme objectif à la LMC que celle-ci promeut la vitalité des ports afin de « contribuer au réseau interportuaire, à l'investissement dans l'infrastructure maritime, aux partenariats stratégiques et collaboratifs [64] ».
L'alinéa 4f) de la LMC indique que celle-ci a pour objectif de « gérer l'infrastructure maritime et les services d'une façon commerciale qui favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où un port ou havre est situé ». Le paragraphe 215(2) du projet de loi modifie cet alinéa pour que l'apport des peuples autochtones soit aussi pris en compte.

2.2.3.2 Administrations portuaires canadiennes (art. 216 à 241 du projet de loi)

2.2.3.2.1 Entité à vocation spécifique

L'article 216 du projet de loi C-39 modifie l'article 5 de la LMC pour y ajouter la définition du terme « entité à vocation spécifique », soit une entité créée par une administration portuaire pour la conduite d'activités portuaires prévues aux alinéas 28(2)a) et 28(2)b) de la LMC. Ces activités incluent entre autres celles liées à la navigation, au transport de passagers et de marchandises, aux immeubles et biens non adjacents aux eaux navigables, de même que toutes celles qui sont désignées comme nécessaires aux opérations portuaires dans les lettres patentes d'un port [65].
Le paragraphe 217(2) du projet de loi ajoute les paragraphes 7(2.1) et 7(2.2) à la LMC pour y préciser que lorsqu'une administration portuaire conclut une entente de

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

responsabilité solidaire (partagée) avec une entité à vocation spécifique pour la conduite d'activités portuaires, celle-ci n'est pas un mandataire de Sa majesté du chef du Canada [66].

L'article 218 du projet de loi C-39 modifie l'article 8 de la LMC pour ajouter des dispositions dans les lettres patentes qui concernent la création des entités à vocation spécifique et les arrangements conclus entre les administrations portuaires et celles-ci. Ces dispositions doivent être approuvées par le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports et du ministre des Finances.

Le paragraphe 225(1) du projet de loi C-39 modifie le paragraphe 27(1) de la LMC afin que le gouverneur en conseil puisse prendre des règlements concernant la gestion et le contrôle des entités à vocation spécifique. Le paragraphe 225(3) du projet de loi ajoute également les alinéas 27(1)g.1) et 27(1)g.2) à la LMC, précisant que des règlements peuvent être pris pour régir les renseignements et les documents que les entités à vocation spécifique doivent fournir à la demande du ministre des Transports ou encore inclure dans leur plan d'activités qui est visé à l'article 39 de la LMC.

Le paragraphe 231(1) du projet de loi modifie l'article 39 de la LMC concernant les plans d'activités pour préciser qu'en plus de fournir au ministre des Transports dans les trois mois suivant la fin de chaque exercice un plan quinquennal de leurs activités et de celles de leurs filiales à cent pour cent, les administrations portuaires doivent aussi soumettre celles des entités à vocation spécifique dans lesquelles elles détiennent un titre de participation. Le paragraphe 231(2) du projet de loi ajoute le paragraphe 39(2) à la LMC pour préciser que le plan d'activités doit être préparé en consultation avec le Conseil national des corridors commerciaux.

Les paragraphes 226(4) et 226(5) du projet de loi C-39 ajoutent les alinéas 28(14)d.1) et 28(14)f) à la LMC interdisant, sous réserve des lettres patentes, les administrations portuaires ou toute filiale à cent pour cent de celles-ci de vendre, de céder le titre ou de demander la dissolution ou la fusion d'une entité à vocation spécifique.

2.2.3.2.2 Gouvernance des administrations portuaires

Le projet de loi C-39 modifie le mode et la durée de la nomination de certains administrateurs des conseils d'administration des administrations portuaires. Les paragraphes 219(1) et 219(2) du projet de loi modifient les alinéas 14(1)a) et 14(1)d) de la LMC afin d'autoriser le ministre des Transports à nommer certains administrateurs. L'article 221 du projet de loi permet au ministre d'ordonner au conseil d'administration d'élire un nouveau président à tout moment. L'article 223 du projet de loi ajoute les paragraphes 22.1(1) et 22.1(2) à la LMC obligeant la tenue d'une évaluation annuelle du rendement de chaque administrateur et qu'un rapport sur ces évaluations soit soumis au ministre des Transports.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Actuellement, les lettres patentes des administrations portuaires doivent contenir les limites du pouvoir d'emprunt de celles-ci ou un code régissant ce pouvoir. Le projet de loi C-39 élimine toute référence à un code dans la LMC et le remplace par un plan d'emprunt. L'article 227 du projet de loi C-39 remplace l'article 30.1 de la LMC, qui fait référence à une politique d'emprunt, par un nouvel article 30.1 portant sur les plans d'emprunt. En vertu de celui-ci, les administrations portuaires doivent soumettre un plan d'emprunt au ministre des Transports dans l'année suivant l'entrée en vigueur de cet article ou, si elle est postérieure, la date de délivrance des lettres patentes. Des plans d'emprunt subséquents doivent être soumis au ministre en conformité avec l'échéance prévue aux lettres patentes.

L'article 228 du projet de loi C-39 ajoute l'article 33.1 à la LMC pour obliger chaque administration portuaire à constituer un comité consultatif autochtone qui doit être consulté au moins une fois par année au sujet des activités portuaires. L'article 228 du projet de loi C-39 ajoute également l'article 33.2 à la LMC pour exiger des administrations qu'elles fassent une évaluation de leur gouvernance et de leur rendement selon des paramètres qui seront définis par règlement.

Le paragraphe 236(1) du projet de loi C-39 modifie le paragraphe 48(1) de la LMC pour obliger les administrations portuaires à élaborer un plan d'utilisation des sols en conformité avec l'échéance établie dans leurs lettres patentes. En vertu du paragraphe 218(3) du projet de loi C-39 qui modifie le paragraphe 8(2) de la LMC, les plans doivent être élaborés à intervalles d'au plus cinq ans. Le paragraphe 236(2) du projet de loi C-39 ajoute le paragraphe 48(1.1) à la LMC pour préciser que les plans doivent être élaborés en consultation avec le Conseil national des corridors commerciaux.

Le projet de loi C-39 modifie plusieurs articles de la LMC concernant les obligations des administrations portuaires en matière de communication de renseignements au public afin de préciser que ceux-ci doivent se retrouver sur leur site Web.

2.2.3.2.3 Les droits portuaires

Le projet de loi C-39 apporte des changements permettant d'encadrer davantage le processus de fixation des droits pour les services portuaires. Actuellement, l'article 49 de la LMC prévoit qu'une administration portuaire peut fixer des droits pour les utilisateurs de ses installations portuaires et que ces droits doivent assurer le financement autonome des opérations du port, en plus d'être équitables et raisonnables. Les modifications apportées par le paragraphe 237(1) du projet de loi C-39 au paragraphe 49(3) de la LMC ajoutent d'autres considérations, comme le fait que les droits doivent être conçus de manière à éviter toute discrimination injustifiée entre les utilisateurs. La méthode de calcul des droits doit également être publiée par l'administration portuaire.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

L'article 238 du projet de loi C-39 remplace les articles 50 à 52 de la LMC par de nouveaux articles. Le nouvel article 51 augmente la quantité d'information qu'une administration portuaire doit fournir dans son préavis d'établissement ou de révision des droits. Elle doit fournir les motifs du changement des droits et spécifier que toute personne peut lui envoyer des observations écrites jusqu'à une date précise. Le projet de loi C-39 élargit également les motifs permettant à tous ceux qui ont fourni des observations de déposer une plainte auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) concernant le processus d'établissement ou de révision des droits (nouveaux par. 52(1) et 52(2) à la LMC). Si l'OTC détermine que la plainte est fondée, il peut réexaminer ou annuler le nouveau droit. Il peut aussi rétablir celui qui était en place avant ou encore ordonner le remboursement des utilisateurs qui ont payé des sommes en trop (nouveaux par. 52(4) et 52(5) à la LMC).

Le paragraphe 239(2) du projet de loi C-39 modifie le paragraphe 62(1) de la LMC, pour, entre autres, permettre au gouverneur en conseil de prendre des règlements concernant la gestion du trafic maritime et les droits à payer.

2.2.3.3 Voie maritime du Saint-Laurent (art. 247 à 249 du projet de loi)

La Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent est une société sans but lucratif qui, conformément au paragraphe 80(5) de la LMC, a conclu une entente avec le ministre des Transports en vertu de laquelle elle doit assurer la sécurité et l'efficacité des déplacements maritimes sur les portions de la voie maritime du Saint-Laurent (la voie maritime) qui appartiennent au gouvernement du Canada. Ce réseau d'écluses et de canaux s'étend de Montréal au canal Welland et constitue un corridor commercial maritime reliant les Grands Lacs à l'océan Atlantique.

L'article 247 du projet de loi C-39 modifie la LMC afin d'autoriser le gouverneur en conseil à nommer, dans certaines circonstances, un administrateur pour une société sans but lucratif qui a conclu une entente avec le ministre des Transports au titre du paragraphe 80(5) de la LMC, à l'égard de la voie maritime. À moins d'indication contraire dans le décret, ledit administrateur a le droit exclusif d'exercer toutes les attributions de la société elle-même et de ses administrateurs. Pour la durée de la nomination de l'administrateur, lesdits administrateurs ne peuvent ni exercer leurs attributions et pouvoirs ni se prévaloir de tout recours prévu par la loi constituant la société, ses statuts ou ses règlements administratifs. Le gouverneur en conseil peut, par décret, suspendre, en tout ou en partie, l'application des statuts ou des règlements administratifs de la société.

L'administrateur peut être nommé à temps plein ou à temps partiel pour un mandat de deux ans, qui peut être prolongé, mais ne peut pas durer plus de trois ans au total. Le gouverneur en conseil peut révoquer la nomination de l'administrateur et il peut,

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

par décret, ordonner à celui-ci de faire ou de s'abstenir de faire une chose donnée. Bien que l'administrateur jouisse de l'immunité pour ses actes ou omissions pour toute la durée de sa nomination, la société, elle, n'est pas exonérée de sa responsabilité.

L'article 248 du projet de loi C-39 permet au ministre des Transports de mettre fin à toute entente conclue avec une société (en tout ou en partie), quoi que disent les dispositions de l'entente en question. Le ministre doit notifier la société par écrit, après quoi des négociations menées de bonne foi concernant le transfert des attributions doivent avoir leur lieu. Les différends qui pourraient subsister à l'issue des négociations sont soumis à l'arbitrage. Les questions que le processus d'arbitrage n'a pas permis de résoudre ne peuvent être entendues que par la Cour fédérale. La société continue d'exercer ses attributions jusqu'à la résiliation de l'entente.

2.2.3.4 Arrêté – menace imminente et grave (art. 250 du projet de loi)

L'article 250 du projet de loi C-39 modifie la LMC afin de permettre au ministre des Transports d'ordonner à une personne visée, par arrêté et dans certaines circonstances, de prendre toute mesure permettant de prévenir ou d'atténuer une menace imminente et grave. Cet arrêté peut viser une administration portuaire, tout occupant ou personne responsable d'une installation portuaire, toute personne responsable de la gestion ou de l'exploitation de la voie maritime ou d'un ouvrage ou tout occupant ou personne responsable d'un immeuble fédéral ou d'un bien réel fédéral lié à la voie maritime. Ce pouvoir ne peut pas servir à régler un conflit de travail ni à mettre fin à une grève ou à un lock-out.

2.2.3.5 Modifications corrélatives au Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires (art. 251 à 253 du projet de loi)

Le *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* (REAP)[67] définit les limites aux activités autorisées dans les ports canadiens. L'article 3 du REAP soustrait à son application les aspects d'un ouvrage qui entraîne la prise de décision par le ministre des Transports, au titre de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*[68], quant à savoir si cet ouvrage gêne la navigation. Les articles 251 et 253 du projet de loi C-39 éliminent ces exceptions pour les ouvrages qui n'étaient pas déjà autorisés au moment où le projet de loi reçoit la sanction royale. C'est donc dire que le REAP s'applique uniquement aux eaux navigables, aux ouvrages et aux activités autorisés après la sanction royale, et ce, dans tous les ports, ainsi qu'aux propriétés administrées, détenues ou occupées pas une administration portuaire.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.2.4 Section 4 : *Loi sur la responsabilité en matière maritime*

La *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens* (LPMCC)[69], qui a reçu la sanction royale en 2014, a modifié la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRM)[70] aux fins de la mise en œuvre de la *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (la Convention SNPD)[71]. La Convention SNPD a récemment été ratifiée par un nombre suffisant d'États et entrera en vigueur le 29 novembre 2027. Elle établira, entre autres, un Fonds international d'indemnisation des dommages dus aux substances nocives et potentiellement dangereuses (le Fonds SNPD) afin de fournir un deuxième niveau d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution[72].

La section 4 de la partie 2 du projet de loi C-39 apporte plusieurs modifications à la LRM et à la LPMCC pour faire référence à la Convention SNPD ou au Fonds SNPD. Il s'agit notamment de donner une définition simplifiée du terme « réceptionnaire » (art. 261 et 265 du projet de loi) et de clarifier le libellé de la LRM pour indiquer que le ministre des Transports peut désigner une personne pour entreprendre des enquêtes relatives à l'application de la Convention SNPD et qu'il n'est pas tenu de les entreprendre en personne (art. 265 du projet de loi). Les paragraphes 284(1), 284(3) et l'article 285 du projet de loi C-39 prévoient également des amendes maximales de 250 000 $ en cas de violation de certaines dispositions de la Convention SNPD et pour certaines infractions relatives aux documents et aux comptes en vertu de la LRM.

Le paragraphe 264(1) du projet de loi C-39 établit un nouvel article qui énonce le droit aux intérêts et le processus de calcul des intérêts courus sur une réclamation faite au propriétaire d'un navire ou à son garant.

L'article 266 du projet de loi C-39 ajoute une disposition permettant à l'administrateur adjoint en exercice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires de continuer d'exercer ses fonctions après l'expiration de son mandat jusqu'à la date fixée par le gouverneur en conseil ou jusqu'à la nomination d'un remplaçant.

Le paragraphe 270(1) du projet de loi C-39 élargit la liste des articles pour lesquels une sanction administrative pécuniaire peut être imposée. Les nouvelles infractions concernent l'obstruction et les fausses déclarations relatives à l'application de la Convention SNPD par le ministre, les exigences en matière de tenue de registres relatives aux conventions internationales, la divulgation de renseignements au ministre, ainsi que l'obstruction et les fausses déclarations relatives à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Les articles 270 à 283 du projet de loi C-39 modifient la LRM afin de permettre de reconnaître les navires, en plus des personnes, coupables d'avoir contrevenu à certaines dispositions de la LRM ou de ses règlements, et de leur imposer une pénalité maximale de 250 000 $ par violation.

2.2.5 Section 5 : *Loi sur le cabotage*

En vertu de la *Loi sur le cabotage*[73], les navires étrangers et les navires non dédouanés ne peuvent exercer d'activités commerciales dans les eaux canadiennes sans permis. L'article 289 du projet de loi C-39 modifie la *Loi sur le cabotage* afin de prévoir une exception pour les navires utilisés en réponse à une urgence déclarée en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence*[74], ou d'une loi provinciale ou territoriale.

2.2.6 Section 6 : *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*

En vertu de la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* (LDCM)[75], les « conférences maritimes » sont exemptées de l'application de la *Loi sur la concurrence*[76]. L'article 290 du projet de loi C-39 abroge la LDCM[77]. Le retrait de cette exemption a été recommandé, en 2015[78] et de nouveau en 2024[79], par le Bureau de la concurrence, qui a affirmé que « [l]a justification de l'exemption et la pratique d'entrer dans les conférences maritimes sont dépassées ».

2.2.7 Section 7 : *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*

La *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* (LPTI)[80] confère au gouverneur en conseil les pouvoirs d'autoriser la construction ou la modification de ponts et de tunnels internationaux. Le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Transports, est également chargé de délivrer des lettres patentes à des sociétés relativement à la construction ou à l'exploitation de ponts ou de tunnels internationaux.

La section 7 de la partie 2 du projet de loi C-39 modifie la LPTI pour permettre au ministre des Transports d'approuver les modifications proposées à un pont ou à un tunnel international et lui accorder les pleins pouvoirs sur les lettres patentes pour les sociétés relativement à la construction ou à l'exploitation d'un pont ou d'un tunnel international. Le ministre peut également déléguer n'importe lequel de ses pouvoirs en vertu de la LPTI.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.2.8 Section 8 : Loi visant à faciliter le commerce numérique

2.2.8.1 Contexte

Le projet de loi C-39 cherche notamment à incorporer en droit canadien la *Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques* de 2017 (la Loi type), élaborée par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI)[81]. C'est à cette fin que la section 8 de la partie 2 édicte, à l'article 302 du projet de loi C-39, la Loi concernant l'utilisation de documents électroniques dans le cadre du commerce de marchandises et la transmission par voie électronique de renseignements relatifs à l'importation ou à l'exportation. Son titre abrégé, Loi visant à faciliter le commerce numérique (LVFCN), apparaît à l'article 1 de la LVFCN.

La Loi type a pour objet de permettre l'utilisation légale de documents transférables électroniques, aux niveaux national et international. Ces documents sont des équivalents fonctionnels de documents ou d'instruments transférables sur support papier – comme les connaissements, les lettres de change, les billets à ordre et les récépissés d'entrepôt – qui donnent au porteur le droit d'exiger l'exécution de l'obligation qui y est spécifiée et de transférer ce droit en transférant la possession du document ou de l'instrument en question. Deux éléments principaux de la Loi type sous-tendent les dispositions de la LVFCN : la fiabilité des méthodes employées pour fins d'identification, de contrôle et d'intégrité des documents, ainsi que la notion fondamentale de contrôle, qui constitue l'équivalent fonctionnel de la possession d'un document ou instrument transférable papier[82].

2.2.8.2 Description et analyse

Selon le gouvernement du Canada, les changements apportés par la LVFCN visent notamment à « clarifier la validité des documents électroniques transférables, conformément à la CNUDCI, afin de faciliter l'échange de ces documents dans le cadre de processus commerciaux internationaux ». Ils visent également à « permettre le partage de données commerciales et administratives entre les ministères et les organismes, afin que les importateurs et les exportateurs n'aient pas besoin de fournir les mêmes renseignements à plusieurs ministères et organismes fédéraux », ce qui réfère au principe « Dites-le-nous une fois[83] ». La LVFCN est structurée en deux parties liées à ces deux thèmes principaux : une première qui traite des documents commerciaux électroniques et une deuxième qui traite des renseignements relatifs à l'importation ou à l'exportation transmis par voie électronique.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.2.8.3 Partie 1 de la Loi visant à faciliter le commerce numérique, « Documents commerciaux électroniques » (art. 5 à 22 de la LVFCN)

La LVFCN précise que sa partie 1 ne s'applique pas aux valeurs mobilières (art. 5) et qu'elle n'a pas d'effet sur l'application des règles de droit régissant les documents commerciaux sur support papier aux documents commerciaux électroniques (art. 6). En outre, la partie 1 n'a pas d'effet sur l'application des règles de droit international privé régissant les documents commerciaux sur support papier aux documents commerciaux électroniques (art. 7). Selon certains, ces précisions s'expliquent par le fait que les éléments spécifiés ont un lien avec les pouvoirs législatifs des provinces et que la mise en œuvre de la LVFCN exigera vraisemblablement une coordination entre le gouvernement fédéral et ceux des provinces [84].

L'article 8 de la LVFCN prévoit les conditions à remplir pour que l'utilisation d'un document électronique satisfasse à l'exigence, en vertu du droit fédéral, d'un document commercial sur support papier. Ces conditions incluent le fait que le document électronique, au moyen d'une méthode fiable :

- puisse être identifié, de façon à le distinguer de toute copie;
- puisse être l'objet d'un contrôle, de sa création jusqu'au moment où il cesse de produire ses effets ou d'être valide;
- soit protégé contre toute altération non autorisée.

La condition prévue pour qu'un document électronique puisse remplacer un document commercial sur support papier réside dans le fait qu'une méthode fiable soit employée aux fins du changement de support. Ce changement de support n'affecte pas les droits et obligations des parties. Inversement, l'article 20 prévoit que des modalités semblables s'appliquent au remplacement d'un document commercial électronique par un document commercial sur support papier.

La LVFCN (art. 12 à 14) prévoit que les exigences, en vertu du droit fédéral, en lien avec un document commercial électronique et concernant la signature, la possession et la mention sur un document commercial sur support papier de la date et de l'heure ou du lieu concernés, sont satisfaites lorsqu'une méthode fiable est employée pour :

- identifier la personne;
- établir le contrôle exclusif de la personne sur le document commercial électronique;
- y indiquer cette date et cette heure ou ce lieu.

Quant à l'exigence du transfert de possession d'un document commercial sur support papier, elle est satisfaite – dans le cas d'un document commercial électronique – par le transfert de son contrôle (par. 13(2) de la LVFCN).

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

L'article 17 de la LVFCN prévoit que, en vertu du droit fédéral et concernant un document commercial électronique, l'exigence de modification d'un document commercial sur support papier est satisfaite lorsqu'une méthode fiable est employée pour le modifier.

L'article 18 dispose que la partie 1 n'a pas pour effet d'exiger qu'une personne utilise un document commercial électronique sans son consentement, tout en précisant que ce consentement peut être déduit du comportement de la personne.

Le caractère international des dispositions de la LVFCN est établi à son article 19, qui précise qu'un document commercial électronique n'est pas privé de ses effets, de sa validité ou de sa force exécutoire au seul motif qu'il a été délivré ou utilisé à l'étranger.

L'article 21 de la LVFCN octroie au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements, pour l'application de la partie 1, concernant les éléments dont il faut tenir compte pour établir si une méthode est fiable. Cette approche diffère de celle de la Loi type, qui prévoit une norme générale de fiabilité selon laquelle la méthode visée doit « [ê]tre suffisamment fiable pour remplir la fonction pour laquelle elle est utilisée, à la lumière de toutes les circonstances pertinentes[85] ». Elle dresse également une liste non exhaustive de circonstances pertinentes, incluant toute règle de fonctionnement pertinente pour l'évaluation de la fiabilité et l'assurance de l'intégrité des données[86].

Le ministre chargé de l'application de la LVFCN (désigné par décret, par le gouverneur en conseil, en vertu de l'art. 4 de la LVFCN) a le pouvoir, par arrêté précisant les conditions que le ministre estime nécessaires, de soustraire à l'application de tout ou partie de la partie 1 toute catégorie de document commercial sur support papier (art. 22).

2.2.8.4 Renseignements relatifs à l'importation ou à l'exportation transmis par voie électronique (art. 23 à 27 de la LVFCN)

L'article 23 de la LVFCN prévoit la possibilité de transmettre, en vertu d'une loi fédérale, à un ministre fédéral – ou à un dirigeant ou un employé d'un ministère ou d'un organisme fédéral – des renseignements relatifs à des marchandises assujetties à un processus d'importation ou d'exportation par tout moyen électronique précisé par le ministre chargé de l'application de la LVFCN dans un arrêté pris en vertu de la LVFCN, aux conditions fixées par ce ministre.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

De la même façon, l'article 24 prévoit la possibilité pour un ministre fédéral – ou tout dirigeant ou employé d'un ministère ou d'un organisme fédéral – qui transmet, en vertu d'une loi fédérale, des documents ou tout autre renseignement relativement à des marchandises assujetties à un processus d'importation ou d'exportation de le faire par tout moyen électronique précisé par le ministre chargé de l'application de la LVFCN dans un arrêté pris en vertu de la LVFCN, aux conditions fixées par ce ministre.

L'article 26 de la LVFCN prévoit la possibilité pour un ministre fédéral – ou tout dirigeant ou employé d'un ministère ou d'un organisme fédéral – de communiquer tout renseignement relatif à l'importation ou à l'exportation de marchandises à un autre ministre fédéral ou à tout dirigeant ou employé d'un ministère ou d'un organisme fédéral qui est autorisé par la loi à le recueillir. Cette communication peut être faite malgré toute loi fédérale ou tout règlement pris en vertu de cette loi, ou tout passage d'une telle loi ou d'un tel règlement, figurant à l'annexe de la LVFCN (qui se trouve à l'annexe 3 du projet de loi C-39). Neuf lois sont mentionnées à l'annexe de la LVFCN, avec les passages pertinents; aucun règlement n'y est mentionné [87]. Le paragraphe 26(3) octroie au gouverneur en conseil le pouvoir de modifier, par décret, l'annexe de la LVFCN pour y ajouter, y modifier ou en supprimer le nom d'une loi ou d'un règlement, ou la mention d'un de leurs passages. L'approche incarnée par l'article 26 relève du principe « Dites-le-nous une fois [88] ».

En vertu de l'article 27, le ministre a le pouvoir de préciser, par arrêté, que la communication de renseignements entre ministres ou fonctionnaires prévue à l'article 26 ne s'applique pas, dans les circonstances qu'il précise. Quant à la transmission de renseignements prévue aux articles 23 et 24, le ministre a le pouvoir de préciser les moyens électroniques à utiliser et leurs conditions d'utilisation, ainsi que la non-application de ces dispositions à la transmission de renseignements en vertu d'une loi fédérale, dans les circonstances qu'il précise.

2.2.8.5 Entrée en vigueur

L'article 303 du projet de loi C-39 prévoit que les dispositions de la LVFCN entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

2.3 PARTIE 3 : MISE EN ŒUVRE DE CERTAINES MESURES RELATIVES À LA MAIN-D'ŒUVRE

2.3.1 Section 1 : Modifications au *Code canadien du travail*

La section 1 de la partie 3 du projet de loi C-39 modifie la partie I du *Code canadien du travail* (CCT) [89], qui régit les relations de travail et la négociation collective entre syndicats et employeurs.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.3.1.1 Résidence des membres du Conseil canadien des relations industrielles

L'article 305 du projet de loi C-39 abroge l'article 10.1 du CCT, selon lequel les membres à temps plein du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI) doivent résider dans la région de la capitale nationale ou à une distance prescrite de celle-ci, à moins d'en être exemptés par décret.

2.3.1.2 Certification dans les secteurs du débardage et d'autres industries visées par règlement

L'article 307 du projet de loi modifie l'article 34 du CCT afin de permettre l'accréditation sur demande de deux employeurs ou plus œuvrant dans une industrie dans une zone géographique donnée, par renvoi ministériel ou de la propre initiative du CCRI. Dans de tels cas, le CCRI est autorisé à déterminer que deux unités de négociation ou plus d'employés travaillant pour des employeurs différents dans la même industrie et la même zone géographique constituent une unité de négociation collective appropriée, et à accréditer un syndicat à titre d'agent négociateur de cette unité (nouveau par. 34(1.1) du CCT).

Les autres dispositions de la partie I du CCT s'appliquent même si un syndicat ou un conseil de syndicats n'a pas présenté de demande d'accréditation à titre d'agent négociateur (nouveau par. 34(1.2) du CCT). Lorsqu'un syndicat est accrédité en vertu du nouveau paragraphe 34(1.1) du CCT, le CCRI doit, par décret, nommer un représentant choisi conjointement par les employeurs comme représentant de l'employeur (par. 34(3) modifié du CCT).

L'article 306 du projet de loi C-39 modifie l'alinéa 15c) du CCT de manière à permettre au CCRI d'établir des règlements concernant l'accréditation dans les cas décrits au nouveau paragraphe 34(1.1) du CCT.

2.3.1.3 Relève de l'entrepreneur

L'article 310 du projet de loi modifie l'article 44 du CCT afin d'introduire un nouveau cadre concernant la relève des entrepreneurs. Lorsqu'un nouvel entrepreneur remplace un entrepreneur précédent, l'agent négociateur, les demandes d'accréditation, les conventions collectives existantes et les procédures en cours en vertu de la partie I continuent de s'appliquer ou sont transférés au nouvel entrepreneur (nouveau par. 44(2.1) du CCT). L'expression « entrepreneur précédent » désigne un employeur qui a fourni des services à un autre employeur dans un aéroport ou dans une autre industrie visée par règlement, en vertu d'un contrat ou d'un autre arrangement qui n'est plus en vigueur. Le terme « nouvel entrepreneur » désigne un employeur qui fournit des services identiques ou sensiblement similaires à ceux de l'entrepreneur précédent (par. 44(1) modifié du CCT). Le gouverneur en conseil, sur recommandation

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

du ministre, peut établir des règlements visant des services, des industries ou des lieux à cet égard (nouveau par. 44(4) du CCT). L'article 311 du projet de loi modifie les articles 45 et 46 du CCT afin d'élargir les pouvoirs actuels du CCRI d'examiner les unités de négociation et de trancher les questions relatives à la succession.

L'article 313 du projet de loi abroge l'article 47.3 du CCT qui, entre autres, définit l'expression « entrepreneur précédent » (maintenant incluse dans le par. 44(1) modifié du CCT) et prévoit des protections égales en matière de rémunération dans le cas de contrats de services successifs.

2.3.1.4 Négociation précoce obligatoire

L'article 315 du projet de loi ajoute des obligations en matière de négociation précoce conformément au nouvel article 50.1 du CCT. Selon la nouvelle disposition, les parties sont tenues d'entamer les négociations en vue de conclure, de renouveler ou de réviser une convention collective entre 200 et 180 jours avant la date d'expiration de celle-ci. Elles doivent le faire lorsque la convention collective résulte d'une méthode exécutoire de règlement des différends imposée, a été conclue à la suite d'une grève ou d'un lock-out, ou a une durée d'au moins cinq ans (nouveau par. 50.1(1) du CCT).

Les parties doivent informer le ministre et le CCRI de la date de la première séance de négociation collective et faire appel au Service fédéral de médiation et de conciliation (nouveaux par. 50.1(2) et 50.1(3) du CCT). Les parties sont tenues de négocier de bonne foi et de faire tout effort raisonnable pour conclure, renouveler ou réviser une convention collective (nouveau par. 50.1(4) du CCT). L'employeur a l'obligation de ne pas modifier les taux de rémunération, ni aucune autre condition d'emploi, ni aucun droit ou avantage des employés ou de l'agent négociateur, au cours des 200 jours précédant la date d'expiration de la convention collective, sauf si l'agent négociateur y consent (nouveau par. 50.1(5) du CCT).

Il convient de noter que le paragraphe 304(1) du projet de loi modifie la définition du terme « agent négociateur » figurant dans la disposition d'interprétation de la partie I du CCT afin d'y ajouter qu'un agent négociateur désigne également le syndicat tenu d'entamer des négociations précoces conformément au paragraphe 50.1(1) du CCT (par. 3(1) modifié du CCT).

L'article 314 du projet de loi modifie le paragraphe 49(1) du CCT, qui prévoit que l'avis de début des négociations collectives doit être donné au moins quatre mois avant la date d'expiration de la convention collective, afin de subordonner cette disposition aux obligations en matière de négociation précoce prévues au nouvel article 50.1 du CCT. La disposition transitoire au paragraphe 347(1) du projet de loi prévoit que le cadre actuel établi au paragraphe 49(1) du CCT continue de s'appliquer aux parties à une convention collective si, à la date d'entrée en vigueur de l'article 304 du

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

projet de loi C-39, il reste moins de 200 jours avant la date d'expiration de la convention collective.

Diverses dispositions apportent des modifications supplémentaires afin d'intégrer une référence au nouvel article 50.1 du CCT dans l'ensemble de la partie I du CCT. Par exemple, l'article 329 du projet de loi modifie l'alinéa 97(1)a) du CCT afin de permettre à toute personne ou organisation de déposer une plainte auprès du CCRI lorsqu'un employeur, un syndicat, une personne agissant au nom de l'employeur ou du syndicat, ou un employé ne s'est pas conformé à l'article 50.1 du CCT. De plus, l'article 330 du projet de loi modifie le paragraphe 99(1) du CCT afin de permettre au CCRI d'enjoindre, par ordonnance, à la partie visée de se conformer à l'article 50.1 du CCT.

2.3.1.5 Délais relatifs à la conciliation

Les articles 318 à 320 du projet de loi modifient les articles 73 à 75 du CCT afin, entre autres, de prolonger les délais relatifs à la conciliation. Notamment, le délai accordé au ministre pour être réputé avoir reçu un rapport à la suite de la nomination du commissaire-conciliateur ou de la constitution de la commission est porté de 60 à 90 jours, à moins d'une prolongation supplémentaire convenue entre les parties (par. 75(3) modifié du CCT).

Une disposition transitoire établie au paragraphe 347(2) du projet de loi prévoit que le cadre actuel établi aux articles 73 à 75 du CCT continue de s'appliquer lorsque le ministre reçoit un avis de différend avant la date d'entrée en vigueur de l'article 304 du projet de loi (qui modifie la définition du terme « agent négociateur » et ajoute une définition pour le terme « médiateur spécial »).

2.3.1.6 Modifications apportées à la première convention collective

L'article 321 du projet de loi remplace l'article 80 du CCT afin de permettre à l'une ou l'autre des parties de demander au CCRI de rendre une ordonnance prescrivant un mécanisme exécutoire de règlement des différends si, après neuf mois de négociation d'une première convention collective, les parties n'ont pas conclu de convention collective (par. 80(1) modifié du CCT). Le CCRI est tenu de rendre une telle ordonnance après réception de la demande (par. 80(2) modifié du CCT). Les parties peuvent néanmoins conclure une convention collective avant qu'une décision exécutoire ne soit rendue pour régler les questions litigieuses (par. 80(3) modifié du CCT). Une ordonnance du CCRI imposant la mise en place d'un mécanisme exécutoire de règlement des différends a pour effet de suspendre le droit de grève ou de lock-out jusqu'à ce qu'une décision exécutoire soit rendue (par. 80(4) modifié du CCT).

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Une disposition transitoire prévue au paragraphe 347(4) du projet de loi stipule que le nouveau cadre prévu au paragraphe 80(1) du CCT s'applique aux parties si, à la date d'entrée en vigueur de l'article 304 du projet de loi ou après, neuf mois se sont écoulés depuis la transmission d'un avis de négociation collective en vue de la conclusion d'une première convention collective.

En vertu du cadre actuel prévu à l'article 80 du CCT, c'est le ministre (et non les parties) qui peut ordonner au CCRI d'enquêter sur un différend relatif à la négociation d'une première convention collective. Le CCRI peut alors fixer les modalités de cette première convention collective. Une disposition transitoire prévue au paragraphe 347(3) du projet de loi C-39 stipule que le cadre actuel continue de s'appliquer aux directives ministérielles prises en vertu du paragraphe 80(1) du CCT avant la date d'entrée en vigueur de l'article 304 du projet de loi C-39 ainsi qu'à toute procédure qui en découle.

2.3.1.7 Médiation spéciale

L'article 322 du projet de loi ajoute la section V.01 à la partie I du CCT, intitulée « Médiation spéciale ». En vertu de cette nouvelle section, le ministre peut nommer un médiateur spécial pour une période de 21 jours, à condition qu'il le fasse dans les 75 jours suivant la date de nomination d'un conciliateur, d'un commissaire-conciliateur ou de constitution d'une commission de conciliation (nouveau par. 87.01(1) du CCT). Il est à noter que le paragraphe 304(2) du projet de loi ajoute une définition de « médiateur spécial » dans la disposition d'interprétation de la partie I du CCT comme étant une personne nommée par le ministre en vertu du nouveau paragraphe 87.01(1) du CCT (par. 3(1) modifié du CCT).

La nouvelle section V.01 a pour objet le déroulement de la médiation spéciale et de prévoir une période minimale de 10 jours après que le rapport du médiateur spécial est rendu public, préalablement au déclenchement d'une grève ou d'un lock-out (nouvel art. 87.03 du CCT). Toutefois, la nomination du médiateur spécial ne suspend pas le droit de grève ou de lock-out (nouvel al. 87.04h) du CCT).

Le médiateur spécial doit aider les parties à régler un différend. Si aucune convention collective ou entente de principe n'est conclue, le médiateur spécial doit présenter un rapport au ministre « sans délai » à la fin du délai de 21 jours. Un rapport doit également être présenté « sans délai » si l'une des parties rejette l'accord de principe (nouveau par. 87.01(2) du CCT). Il est à noter que l'article 338 du projet de loi modifie l'article 113 du CCT afin de prévoir qu'un rapport remis en retard par un médiateur spécial n'a pas pour effet d'invalider la procédure en cause ni de mettre fin à son mandat.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Le rapport du médiateur doit résumer les questions litigieuses, la position des parties sur ces questions, une évaluation de la participation des parties, la probabilité que les parties parviennent à une convention collective dans un « délai raisonnable » ainsi que les points de vue et les recommandations du médiateur spécial (nouveau par. 87.01(3) du CCT). Les médiateurs spéciaux qui ne travaillent pas dans l'administration publique fédérale reçoivent la rémunération fixée par le ministre ainsi que les dépenses raisonnables engagées dans l'exercice de leurs fonctions (nouveau par. 87.01(4) du CCT).

Si aucune convention collective ou entente de principe n'est conclue, le ministre doit fournir une copie du rapport du médiateur aux parties « sans délai » et, par la suite, avec le caviardage des renseignements commerciaux personnels ou confidentiels, au public. Le rapport doit également être transmis si l'une des parties rejette l'accord de principe (nouvel art. 87.02 du CCT).

2.3.1.8 Médiation postérieure à la négociation

L'article 333 du projet de loi ajoute l'article 105.1 au CCT afin d'exiger que le ministre nomme, dans les six mois suivant la conclusion, le renouvellement ou la révision d'une convention collective, un médiateur chargé d'aider les parties à améliorer leurs relations. Le ministre est tenu de le faire lorsque la convention collective résulte d'un mécanisme de règlement des différends exécutoire imposé aux parties ou lorsqu'une grève ou un lock-out est survenu au cours du processus de négociation ayant mené à la convention collective (nouveau par. 105.1(1) du CCT). Les parties sont tenues de rencontrer le médiateur après sa nomination (nouveau par. 105.1(2) du CCT).

Une disposition transitoire prévue au paragraphe 347(5) du projet de loi établit que le nouvel article 105.1 du CCT s'applique aux parties à une convention collective conclue, renouvelée ou révisée à la date d'entrée en vigueur de l'article 304 du projet de loi C-39 ou après cette date.

2.3.1.9 Cadre révisé de l'article 107 du *Code canadien du travail*

À l'heure actuelle, l'article 107 du CCT confère au ministre le pouvoir de renvoyer toute question au CCRI ou de lui ordonner d'agir d'une certaine manière afin de « favoriser la bonne entente dans le monde du travail et à susciter des conditions favorables au règlement des désaccords ou différends qui y surgissent ». L'article 334 du projet de loi renumérote l'article 107 pour en faire le paragraphe 107(1) et assujettit le pouvoir ministériel de donner des directives aux conditions prévues au nouveau paragraphe 107(2).

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Aux termes du nouveau paragraphe 107(2) du CCT, lorsqu'une grève ou un lock-out légal est en cours, le ministre peut ordonner au CCRI : (1) d'enjoindre à l'employeur de reprendre ou de poursuivre ses activités, ou aux employés de reprendre ou de poursuivre l'exécution de leurs fonctions; (2) de proroger les dispositions de la convention collective; ou (3) d'imposer un mécanisme exécutoire de règlement des différends. Le ministre ne peut exercer ce pouvoir qu'après avoir examiné le rapport du médiateur spécial et s'il est d'avis que la grève ou le lock-out porte ou pourrait porter atteinte à l'« intérêt national » (nouveaux al. 107(2)a) et 107(2)b) du CCT).

Les éléments dont le ministre peut tenir compte pour évaluer l'« intérêt national » sont énoncés au nouveau paragraphe 107(3) du CCT; ils comprennent notamment la possibilité que la grève ou le lock-out ait des répercussions importantes sur l'économie canadienne ou entraîne de graves perturbations sociales (nouveaux al. 107(3)a) et 107(3)b) du CCT). Le ministre peut également évaluer les répercussions éventuelles de sa directive sur la liberté d'association (nouvel al. 107(3)c) du CCT).

Une disposition transitoire prévue au paragraphe 347(6) du projet de loi établit que le cadre actuel de l'article 107 du CCT continue de s'appliquer à l'égard de toute mesure, de tout renvoi ou de toute directive du ministre pris avant l'entrée en vigueur de l'article 304 du projet de loi ainsi qu'à toute instance qui en découle.

2.3.1.10 Règlements

Les articles 336 et 337 du projet de loi modifient ou ajoutent divers pouvoirs réglementaires du gouverneur en conseil prévus à la section VII de la partie I du CCT. Ces modifications comprennent de nouveaux pouvoirs réglementaires permettant d'établir une procédure accélérée pour le règlement définitif, par arbitrage ou autrement, des différends relatifs à l'interprétation, à l'application, à l'administration ou à la prétendue contravention d'une convention collective (nouveau par. 111(2) du CCT). Des pouvoirs réglementaires sont également établis pour interdire à toute personne ou organisation de déposer une plainte auprès du CCRI en vertu du paragraphe 97(1) si celle-ci est « frivole, vexatoire ou entachée de mauvaise foi » (nouvel al. 111(1)h) du CCT), ainsi que pour prescrire la forme et la signification du rapport du médiateur spécial (al. 111(1)b) modifié du CCT).

En outre, les pouvoirs réglementaires existants du gouverneur en conseil relatifs à l'établissement d'un régime de sanctions administratives pécuniaires sont élargis afin de favoriser le respect de l'article 50 du CCT concernant l'obligation de négocier et l'interdiction de modifier les conditions de travail, du nouvel article 50.1 du CCT concernant la négociation anticipée obligatoire, ainsi que des règlements pris en vertu du nouvel alinéa 111(1)h) du CCT.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

2.3.2 Section 2 : Modifications au *Code canadien du travail* (recouvrement de salaire)

La section 2 du projet de loi modifie la partie III du *Code canadien du travail* (CCT), qui définit les normes du travail applicables aux employeurs et aux employés dans les industries sous réglementation fédérale [90]. Les modifications portent principalement sur l'exécution des mesures de recouvrement des salaires et sur les ententes conclues avec les employés concernant les sommes qui leur sont dues.

2.3.2.1 Ordres d'exécution d'entente

Selon le paragraphe 251.04(1) du CCT, si un employé a déposé une plainte pour défaut de paiement de salaire et qu'une entente écrite a été conclue sur la somme à verser, l'employeur peut verser cette somme soit à l'employé, soit au chef de la conformité et de l'application (le chef). L'article 348 du projet de loi modifie ce paragraphe pour préciser que l'employeur doit verser cette somme au plus tard à la date limite indiquée dans l'entente.

L'article 349 du projet de loi ajoute le paragraphe 251.07(1) au CCT afin de permettre au chef d'ordonner par écrit à l'employeur – ou, dans certains cas, à un administrateur d'une personne morale [91] – de verser toute somme impayée.

L'article 349 du projet de loi ajoute également les nouveaux paragraphes 251.07(2) à 251.07(5) au CCT, qui énoncent des exigences concernant :

- les modalités de signification d'un ordre d'exécution d'entente (par. 251.07(2));
- les circonstances dans lesquelles un certificat est admissible en preuve et constitue la preuve que l'ordre a été signifié (par. 251.07(3));
- les circonstances dans lesquelles l'administrateur d'une personne morale peut demander la révision d'un ordre d'exécution d'entente ou faire appel de la décision rendue à l'issue de cette révision (par. 251.07(4) et 251.07(5)).

L'article 353 du projet de loi modifie l'article 251.17 du CCT afin d'ajouter les ordres d'exécution d'entente à la liste des ordres auxquels la *Loi sur les textes réglementaires* [92] ne s'applique pas. La *Loi sur les textes réglementaires* définit les exigences relatives à l'examen, à la publication et au contrôle des règlements et autres textes réglementaires.

2.3.2.2 Ordres de versement donnés aux débiteurs

Selon le paragraphe 251.1(1) du CCT, lorsqu'un employeur n'a pas versé à un employé le salaire ou une autre indemnité auxquels celui-ci a droit, le chef peut donner un ordre de paiement à l'employeur. En outre, l'article 251.13 du CCT autorise le chef à donner un ordre de versement au débiteur de l'employeur ou au débiteur de l'administrateur

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

d'une personne morale pour exiger de ce débiteur qu'il remette directement au chef la somme fixée par l'ordre de paiement, et ce, dans les 15 jours qui suivent[93].

Le paragraphe 350(1) du projet de loi modifie le paragraphe 251.13(1) du CCT afin de préciser les circonstances dans lesquelles le chef peut donner un ordre de versement à des débiteurs, à savoir :

- si le chef a donné un ordre d'exécution d'entente ou un ordre de paiement à l'employeur (nouvel al. 251.13(1)a));
- si le chef a reçu une plainte d'un employé selon laquelle l'employeur a contrevenu à un ordre, à une disposition ou à un règlement relevant de la partie III du CCT, et s'il a des « motifs raisonnables » de croire que l'employeur a omis ou omettra vraisemblablement de verser une somme à laquelle l'employé a droit (nouvel al. 251.13(1)b)); ou
- toute autre circonstance prévue par règlement (nouvel al. 251.13(1)c)).

Le paragraphe 350(1) du projet de loi crée aussi le paragraphe 251.13(1.01) du CCT, qui prévoit que, dans les cas où aucun ordre d'exécution d'entente ou ordre de paiement n'a été donné, le débiteur doit verser la somme estimée par le chef.

Les paragraphes 251.101(2) et 251.11(3) du CCT exigent que les employeurs ou les administrateurs versent les sommes impayées avant de demander la révision d'un ordre de paiement ou d'interjeter appel de la décision confirmant ou modifiant un ordre de paiement. Le paragraphe 350(2) du projet de loi crée le paragraphe 251.13(3) du CCT, qui établit que toute somme remise au chef en vertu d'un ordre de versement donné au débiteur est réputée versée au titre du paiement exigé.

Le paragraphe 350(2) du projet de loi ajoute également le paragraphe 251.13(4) au CCT afin de préciser à quel moment le chef doit autoriser les paiements aux employés ou aux autres ayants droit dans le cadre d'un ordre de versement donné aux débiteurs.

Enfin, le paragraphe 350(2) du projet de loi ajoute le paragraphe 251.13(5) au CCT, qui indique que le chef doit autoriser le versement, à l'employeur ou à l'administrateur, de l'excédent de toute somme reçue du débiteur, après paiement des sommes auxquelles l'employé a droit et de toute autre somme due par l'employeur ou l'administrateur.

2.3.2.3 Disposition transitoire et entrée en vigueur

L'article 355 du projet de loi C-39 interdit au chef de donner des ordres d'exécution relativement à des ententes conclues avant la date d'entrée en vigueur de cet article.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

La section 2 entre en vigueur le 180e jour suivant la date à laquelle le projet de loi reçoit la sanction royale (art. 356 du projet de loi).

2.3.3 Section 3 : Modifications au *Code canadien du travail* (congé payé pour raisons médicales)

La section 3 du projet de loi C-39 modifie la partie III du CCT, qui établit les normes du travail applicables aux employeurs et aux employés des secteurs sous réglementation fédérale [94].

La section XIII du CCT prévoit que les employés ont droit d'acquérir jusqu'à 10 jours de congé payé pour raisons médicales par an [95]. L'article 357 du projet de loi C-39 ajoute le paragraphe 239(15) au CCT afin de préciser que ces dispositions relatives aux congés ne s'appliquent pas lorsqu'il existe déjà une convention collective qui, d'une part, accorde aux employés des droits et avantages équivalents ou supérieurs et, d'autre part, prévoit le règlement des désaccords par une tierce partie. Dans un tel cas, le règlement des désaccords relatifs au congé payé pour raisons médicales est régi exclusivement par la convention collective. Cette mesure entre en vigueur à la date fixée par décret (art. 358 du projet de loi).

2.3.4 Section 4 : Modifications à la *Loi sur le Programme de protection des salariés*

La section 4 du projet de loi C-39 modifie la *Loi sur le Programme de protection des salariés* (LPPS)[96], laquelle prévoit le versement de prestations aux titulaires de créances salariales sur un employeur insolvable.

Le paragraphe 359(1) du projet de loi modifie le paragraphe 2(1) de la LPPS pour y inclure une définition du terme « ancien employeur », et le paragraphe 359(2) du projet de loi modifie le paragraphe 2(2) de la LPPS, qui décrit les circonstances dans lesquelles un employeur fait l'objet d'une mise sous séquestre, de façon à remplacer le terme « employeur » par « ancien employeur ».

L'article 360 du projet de loi modifie l'article 4 de la LPPS, qui énonce l'objectif du Programme de protection des salariés, pour préciser que ce programme prévoit le versement de prestations aux personnes titulaires de créances salariales sur « leur ancien employeur insolvable qui cesse ses activités commerciales de manière permanente » (ancien libellé : « un employeur insolvable ») (nouveau par. 4(1)). Ce même article crée aussi le nouveau paragraphe 4(2), qui énonce qu'un employeur ou un ancien employeur « n'est pas considéré avoir cessé ses activités commerciales de manière permanente s'il maintient ses activités commerciales à la suite d'un changement de propriétaire ou de structure juridique ».

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

L'article 361 du projet de loi modifie l'article 12 de la LPPS pour indiquer que le ministre du Travail peut confirmer, modifier ou infirmer une décision relative à l'admissibilité aux prestations, même en l'absence d'une demande de révision de la part du demandeur.

NOTES

* Le présent résumé législatif a été rédigé par les personnes suivantes :

- Arseneault-Watters, Joey, section 2.2.2;
- Chalupovitsch, Michael, section « Contexte »;
- Chong, Jed, section 2.1.5;
- Feldman, Stephanie et Dumont, Marie, section 2.1.2;
- Good, Jesse, sections 2.1.3 et 2.1.4;
- Gosselin, Geneviève et Lafrenière Alexandre, section 2.2.3;
- Kachulis, Eleni, sections 2.3.2, 2.3.3 et 2.3.4;
- Kramski, Natacha, section 2.1.6;
- Lafrance, Daniele, section 2.1.7;
- Lafrenière, Alexandre, sections 2.2.1, 2.2.4, 2.2.5, 2.2.6 et 2.2.7;
- Perez-Leclerc, Mayra, section 2.3.1;
- Thibodeau, Maxime-Olivier, section 2.2.8;
- Yakobowski, Sarah, section 2.1.1.

1. Projet de loi C-39, Loi concernant certaines mesures visant à renforcer l'économie, 45e législature, 1re session.
2. *Loi sur l'évaluation d'impact*, L.C. 2019, ch. 28, art. 1.
3. *Loi visant à bâtir le Canada*, L.C. 2025, ch. 2, art. 4.
4. *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*, L.C. 2019, ch. 28, art. 10.
5. *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, L.R.C. 1985, ch. N-22.
6. *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, L.C. 1999, ch. 33.
7. *Loi sur les espèces en péril*, L.C. 2002, ch. 29.
8. *Loi sur les pêches*, L.R.C. 1985, ch. F-14.
9. Gouvernement du Canada, *Réaliser des grands projets au Canada – Document de travail sur les réformes proposées aux lois, règlements et politiques*.
10. Gouvernement du Canada, *Ce que nous avons entendu : Propositions pour réaliser de grands projets au Canada*.
11. *Loi sur le ministère des Transports*, L.R.C. 1985, ch. T-18.
12. *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10.
13. *Loi maritime du Canada*, L.C. 1998, ch. 10.
14. *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6.
15. *Loi sur le cabotage*, L.C. 1992, ch. 31.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

16. *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, L.C. 2007, ch. 1.

17. *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, L.R.C. 1985, ch. 17 (3e suppl.).

18. Transports Canada, « Contexte », *Document de discussion : Renforcer l'Unité de l'économie canadienne par le commerce et les transports*.

19. Transports Canada, *Ce que nous avons entendu : Renforcer l'Unité de l'économie canadienne par le commerce et les transports*; et Transports Canada, *Ce que nous avons entendu : Renforcer les habilitations de sécurité en matière de transport pour l'Unité de l'économie canadienne*.

20. *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2.

21. *Loi sur le Programme de protection des salariés*, L.C. 2005, ch. 47, art. 1.

22. Gouvernement du Canada, *Document de consultation : Bâtir un Canada fort pour tous, propulsé par les travailleurs canadiens*.

23. Gouvernement du Canada, *Bâtir un Canada fort pour tous, propulsé par les travailleurs canadiens : 2e phase ciblée : Document de consultation*.

24. Emploi et Développement social Canada, *Ce que nous avons entendu : Bâtir un Canada plus fort pour tous*, 2026.

25. Sénat, Comité permanent des transports et des communications, *Maintenir le Canada en mouvement : Main-d'œuvre, gestion et chaîne d'approvisionnement dans les secteurs ferroviaire et maritime*, quatrième rapport, juin 2026.

26. Vincent L. Ready, président, et Amanda Rogers, membre de la Commission, Commission d'enquête sur les relations de travail, *Rapport et recommandations de la Commission d'enquête sur les relations de travail, présenté à l'honorable Steven MacKinnon, ministre de l'Emploi, du Développement de la main-d'œuvre et du Travail, conformément à l'article 108 du* Code canadien du travail *en ce qui concerne les conflits de travail avec les débardeurs dans les ports de la côte Ouest du Canada*, 8 mai 2025.

27. Par « projets désignés », on entend ceux indiqués dans le *Règlement sur les activités concrètes*, lequel indique les types de projets nécessitant une évaluation, ou ceux désignés par le ministre de l'Environnement aux termes du par. 9(1) de la *Loi sur l'évaluation d'impact*.

28. *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, L.C. 1997, ch. 9.

29. Par exemple, le ministre des Pêches et des Océans délivre des autorisations au titre de la *Loi sur les pêches* et, dans le cas d'une espèce aquatique en péril, au titre de la *Loi sur les espèces en péril*. Le ministre des Transports donne certaines approbations au titre de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*. Le ministre de l'Environnement délivre des autorisations pour l'immersion en mer au titre de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et, dans le cas d'une espèce terrestre en péril, au titre de la *Loi sur les espèces en péril*.

30. Voir Agence d'évaluation d'impact du Canada, Évaluation d'impact 101, *Évaluations effectuées par une commission d'examen*.

31. Voir Agence d'évaluation d'impact du Canada, Évaluation d'impact 101, *Évaluations effectuées par une commission d'examen*.

32. *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*, L.C. 2019, ch. 28, art. 10.

33. *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, L.C. 1997, ch. 9.

34. *Loi sur les textes réglementaires*, L.R.C. 1985, ch. S-22.

35. *Loi sur les mesures d'urgence*, L.R.C. (1985), ch. 22 (4e suppl.).

36. *Loi sur les textes réglementaires*, L.R.C. 1985, ch. S-22.

37. *Loi sur les pêches*, L.R.C. 1985, ch. F-14.

38. *Décret désignant le président du Conseil privé du Roi pour le Canada à titre de ministre chargé de l'application de la Loi visant à bâtir le Canada*, TR/2025-89.

39. *Loi de mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada–Terre-Neuve-et-Labrador et sur la gestion de l'énergie renouvelable extracôtière*, L.C. 1987, ch. 3.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

40. *Loi de mise en œuvre de l'Accord Canada–Nouvelle-Écosse sur les hydrocarbures extracôtiers et sur la gestion de l'énergie renouvelable extracôtière*, L.C. 1988, ch. 28.

41. *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, L.C. 1997, ch. 9.

42. *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*, L.C. 2019, ch. 28, art. 10.

43. En août 2025, le gouvernement fédéral a créé le Bureau des grands projets (BGP), qui remplit actuellement cette fonction. Pour en savoir plus, voir BGP, *À propos de nous*.

44. *Loi sur les Cours fédérales*, L.R.C. 1985, ch. F-7.

45. *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, L.C. 1999, ch. 33.

46. *Loi sur l'évaluation d'impact*, L.C. 2019, ch. 28, art. 1; et *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*, L.C. 2019, ch. 28, art. 10.

47. *Loi sur les espèces en péril*, L.C. 2002, ch. 29.

48. Le ministre compétent est le ministre de l'Environnement et du Changement climatique, le ministre responsable de l'Agence Parcs Canada ou le ministre des Pêches et des Océans, selon le cas.

49. *Loi sur l'évaluation d'impact*, L.C. 2019, ch. 28, art. 1.

50. *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie*, L.C. 2019, ch. 28, art. 10.

51. *Loi sur les pêches*, L.R.C. 1985, ch. F-14.

52. Ces pouvoirs réglementaires concernent la procédure à suivre pour délivrer des autorisations relatives à des ouvrages, des entreprises ou des activités pouvant causer la mort du poisson ou la détérioration, destruction ou perturbation de l'habitat du poisson.

53. Cette modification est similaire à celle prévue à l'art. 294.1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, selon laquelle certaines sommes perçues au titre de la *Loi* sont versées au Fonds pour dommages à l'environnement (le Fonds) afin de financer des projets de conservation, de protection ou de restauration, ou pour assurer l'administration du Fonds. Voir *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, L.C. 1999, ch. 33.

54. *Loi sur le ministère des Transports*, L.R.C. 1985, ch. T-18.

55. *Loi nº 1 d'exécution du budget de 2025*, L.C. 2026, ch. 3, art. 499.

56. *Loi sur la concurrence*, L.R.C. 1985, ch. C-34, par. 114(1).

57. Projet de loi C-33, Loi modifiant la Loi sur les douanes, la Loi sur la sécurité ferroviaire, la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada et apportant une modification corrélative à une autre loi, 44e législature, 1re session, art. 94.

58. Unité de l'économie canadienne, *Présentation du projet de loi C-39*; Transports Canada, *Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport aérien*, mars 2026; et Transports Canada, *Programme d'habilitation de sécurité en matière de transport maritime (PHSTM)*, 2008.

59. Transports Canada, *Demandes d'habilitation de sécurité en matière de transport : aperçu*.

60. *Loi sur l'évaluation d'impact*, L.C. 2019, ch. 28, art. 1.

61. Voir la définition d'« interconnexion » de l'Office des transports du Canada : Office des transports du Canada, *Interconnexion*.

62. Unité de l'économie canadienne, *Présentation du projet de loi C-39*.

63. *Loi nº 1 d'exécution du budget de 2025*, L.C. 2026, ch. 3, art. 191; et *Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse*, L.C. 2026, ch. 3, art. 191, art. 4.

    Voir la description d'une déclaration d'ouvrages à l'avantage général du Canada par le gouvernement du Canada : Transports Canada, « a. Déclarer les chemins de fer construits pour le réseau ferroviaire à grande vitesse être à l'avantage général du Canada », *FINA – Projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025 – 2 février 2026*.

64. *Loi maritime du Canada* (LMC), L.C. 1998, ch. 10.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

65. Chaque administration portuaire canadienne est régie par ses propres lettres patentes qui sont délivrées par le ministre des Transports. Les lettres patentes décrivent, entre autres, les principales activités d'un port, le mode de gouvernance de l'administration portuaire, les eaux navigables qui relèvent de sa compétence, ainsi que les biens et immeubles qu'elle occupe ou détient. Transports Canada, *Administrations portuaires*.

66. En vertu du par. 7(1) de la LMC, les administrations portuaires sont uniquement mandataires de Sa Majesté du chef du Canada dans le cadre des activités portuaires visées à l'al. 28(2)a) de la LMC. Pour toute autre activité non essentielle aux opérations portuaires, elles n'agissent pas en tant que mandataires et sont seules responsables de celles-ci. *Loi maritime du Canada*, L.C. 1998, ch. 10, par. 7(1); et Transports Canada, *Administrations portuaires*.

67. *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, DORS/2000-55.

68. *Loi sur les eaux navigables canadiennes*, L.R.C. 1985, ch. N-22.

69. *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens*, L.C. 2014, ch. 29.

70. *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6.

71. Voir *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (la Convention SNPD).

72. La Convention SNPD adopte le principe du « pollueur-payeur ». Selon son site Web, au 30 juin 2026, les 13 États suivants avaient adhéré à la Convention SNPD ou l'avaient ratifiée : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Estonie, Finlande, France, Norvège, Pays-Bas, Slovaquie, Suède et Türkiye.

73. *Loi sur le cabotage*, L.C. 1992, ch. 31.

74. *Loi sur les mesures d'urgence*, L.R.C. 1985, ch. 22 (4e suppl.).

75. *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, L.R.C. 1985, ch. 17 (3e suppl.).

76. *Loi sur la concurrence*, L.R.C. 1985, ch. C-34.

77. *Loi sur l'accès à l'information*, L.R.C. 1985, ch. A-1.

78. Commissaire de la concurrence, « A. La *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* », *Mémoire au comité d'examen de la* Loi sur les transports *: transports ferroviaire, aérien et maritime*, 27 février 2015.

79. Bureau de la concurrence Canada, *Examen de la* Loi dérogatoire sur les conférences maritimes *: Mémoire du Bureau de la concurrence à Transports Canada*, 28 novembre 2024.

80. *Loi sur les ponts et tunnels internationaux*, L.C. 2007, ch. 1.

81. Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI), *Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques* (la Loi type) ; et CNUDCI, *Overview of the status of UNCITRAL Conventions and Model Laws* [EN ANGLAIS]. Treize pays ont adopté des textes législatifs fondés sur la *Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques* ou s'inspirant de celle-ci, incluant la Chine, la France et le Royaume-Uni : voir CNUDCI, *Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques (2017) – État*.

82. CNUDCI, *Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques (2017)*.

83. Unité de l'économie canadienne, « Partie 2.2 : Certitude réglementaire et réduction du fardeau administratif », *Présentation du projet de loi C-39*.

84. Voir Michael Geist, *Buried in Bill C-39: The Enabling Digital Trade Act Brings Canada Its First Federal Electronic Trade Documents Law*, 28 septembre 2026; et Chris Papp, TransPacific Trade Nexus, *Projet de loi C-39 et la Loi visant à faciliter le commerce numérique : de la reconnaissance juridique à l'exécution des échanges commerciaux*, 30 septembre 2026.

85. CNUDCI, *Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques*, 2018, art. 12.

86. CNUDCI, *Loi type de la CNUDCI sur les documents transférables électroniques*, 2018, art. 12.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

87. Les neuf lois mentionnées à l'annexe de la Loi visant à faciliter le commerce numérique et leurs passages sont : la *Loi sur les douanes* (art. 107); la *Loi sur les transports au Canada* (art. 51); la *Loi de 1992 sur le transport des matières dangereuses* (art. 24); la *Loi sur la salubrité des aliments au Canada* (art. 46 et 47); la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (art. 84 et 85); la *Loi de l'impôt sur le revenu* (art. 241); la *Loi sur la taxe d'accise* (art. 295); la *Loi sur les produits antiparasitaires* (art. 44); et la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (art. 313 et 314).

    Fait à noter, il semble y avoir une erreur dans la version française du projet de loi C-39, parce que la « *Loi de 1992 sur le transport des matières dangereuses* » n'existe pas. La version anglaise du projet de loi mentionne « *Transportation of Dangerous Goods Act 1992* », dont le titre français est *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. Voir : *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (L.C. 1992, ch. 34).

88. Unité de l'économie canadienne, « Partie 2.2 : Certitude réglementaire et réduction du fardeau administratif », *Présentation du projet de loi C-39*.

89. *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2. Pour obtenir la liste des secteurs d'activité sous réglementation fédérale auxquels s'applique la partie I du *Code canadien du travail*, voir Gouvernement du Canada, *Liste des industries et milieux de travail sous réglementation fédérale*.

90. Pour consulter la liste des industries sous réglementation fédérale assujetties à la partie III du *Code canadien du travail*, voir Gouvernement du Canada, *Liste des industries et milieux de travail sous réglementation fédérale*.

91. Il convient de noter que, conformément à l'art. 251.18 du *Code canadien du travail*, l'administrateur d'une personne morale est « solidairement responsable » du paiement d'une somme pouvant représenter jusqu'à six mois de salaire dans les cas où la créance de l'employé a pris naissance au cours du mandat de cet administrateur et où le recouvrement de la créance auprès de la personne morale est impossible ou peu probable. *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2, art. 251.18.

92. *Loi sur les textes réglementaires*, L.R.C. 1985, ch. S-22.

93. Voir aussi Gouvernement du Canada, « Aide au recouvrement du salaire », *Salaires, salaire minimum, retenues salariales et recouvrement de salaire*.

94. Pour consulter la liste des industries sous réglementation fédérale assujetties à la partie III du *Code canadien du travail*, voir Gouvernement du Canada, *Liste des industries et milieux de travail sous réglementation fédérale*.

95. *Code canadien du travail*, L.R.C. 1985, ch. L-2, art. 239. Voir aussi Gouvernement du Canada, « Congé pour raisons médicales (payé et non payé) et congé pour accident ou maladie professionnel (non payé) », *Types de congés offerts aux employés dans les industries et milieux de travail sous réglementation fédérale*.

96. *Loi sur le Programme de protection des salariés*, L.C. 2005, ch. 47, art. 1.