BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT



Études de la Colline

Regards approfondis sur des questions canadiennes

COMPÉTENCES FÉDÉRALES ET PROVINCIALES EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS

Publication nº 2025-11-F

Le 30 juillet 2026

Jed Chong

Services de bibliothèque et de recherche

ATTRIBUTION

Le 30 juillet 2026 Jed Chong

À PROPOS DE CETTE PUBLICATION

Les Études de la Colline de la Bibliothèque du Parlement sont des analyses approfondies de questions stratégiques. Elles offrent un contexte historique, des renseignements à jour et des références, et traitent souvent des questions avant même qu'elles ne deviennent d'actualité. Les Études de la Colline sont préparées 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 associations parlementaires, et leur fournissent de l'information et des analyses, de façon objective et impartiale.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2026

Compétences fédérales et provinciales
en matière de réglementation des transports
(Études de la Colline)

Publication nº 2025-11-F

This publication is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ

1 INTRODUCTION....1

2 FONDEMENT CONSTITUTIONNEL DE LA DÉTERMINATION DE LA COMPÉTENCE....1

2.1 Domaines de compétence fédérale....1

2.2 Domaines de compétence provinciale....2

3 SECTEURS DES TRANSPORTS : COMPÉTENCES FÉDÉRALES ET PROVINCIALES....2

3.1 Transport aérien....2

3.2 Transport maritime....3

3.3 Transport ferroviaire....5

3.4 Transport routier....5

4 AUTRES POINTS RELEVANT DE LA COMPÉTENCE FÉDÉRALE....6

5 MESURES NON RÉGLEMENTAIRES....6

6 CONCLUSION....7

RÉSUMÉ

Dans la *Loi constitutionnelle de 1867* du Canada, les transports ne représentent pas un domaine de compétence dévolu précisément au Parlement ou aux assemblées législatives provinciales. La compétence pour réglementer une question particulière liée aux transports dépend plutôt du sujet constitutionnel visé par la loi ou le règlement proposé.

Par exemple, les pouvoirs fédéraux en matière de transports peuvent empiéter sur la compétence fédérale relative aux affaires autochtones. Le gouvernement fédéral est également responsable de l'accessibilité des services de transport sous réglementation fédérale.

Si certaines questions relatives aux transports, comme le transport aérien ou les exigences en matière de sécurité sur les routes et les autoroutes, relèvent uniquement de la compétence fédérale ou de celle des provinces, d'autres peuvent être réglementées par les deux ordres de gouvernement et nécessitent une coordination entre ceux-ci.

COMPÉTENCES FÉDÉRALES ET PROVINCIALES EN MATIÈRE DE RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS

1 INTRODUCTION [1]

Le législateur qui souhaite réglementer les questions liées aux transports doit garder à l'esprit quels aspects du transport des marchandises et des personnes relèvent de la compétence fédérale, quels autres sont de la responsabilité des provinces et quels autres encore peuvent être réglementés par les deux ordres de gouvernement [2].

Dans la présente étude, le terme « réglementer » est utilisé dans son sens générique, c'est-à-dire l'exercice d'un contrôle par la contrainte. Il englobe l'adoption de lois par le Parlement ou par une assemblée législative provinciale et la prise de règlements par un gouvernement. Le terme comprend également le processus décisionnel et la gestion d'une question donnée par le gouvernement, lorsqu'ils sont appuyés par la loi.

Les articles 91 et 92 de la *Loi constitutionnelle de 1867* [3] (la Constitution) énumèrent les domaines que chaque ordre de gouvernement peut réglementer. Il n'est fait mention du transport ni dans l'une ni dans l'autre de ces dispositions. En fait, le terme « transport » est utilisé comme une description générique qui englobe certains champs de compétence dévolus par la Constitution soit au Parlement du Canada, soit aux assemblées législatives provinciales.

La présente étude donne un aperçu du fondement constitutionnel du pouvoir de réglementer les transports au Canada, puis précise à quels ordres de gouvernement incombe la responsabilité de réglementer différentes questions liées aux transports.

2 FONDEMENT CONSTITUTIONNEL DE LA DÉTERMINATION DE LA COMPÉTENCE

Pour savoir quel ordre de gouvernement a compétence pour réglementer les transports au Canada, il faut déterminer quel domaine répertorié dans la Constitution caractérise le mieux l'essence même de la réglementation et si la Constitution donne le pouvoir voulu au Parlement du Canada ou aux assemblées législatives provinciales.

2.1 DOMAINES DE COMPÉTENCE FÉDÉRALE

Les principes constitutionnels suivants forment le fondement de la plupart des pouvoirs fédéraux en matière de transports :

- les travaux et entreprises [4] d'une nature locale, reliant une province à une autre ou à d'autres provinces, ou s'étendant au-delà des limites d'une seule province (alinéa 92(10)a));

- les « lignes de bateaux à vapeur entre [une] province et tout pays dépendant de l'empire britannique ou tout pays étranger » (alinéa 92(10)b)), ce qui a été interprété comme permettant de réglementer le transport maritime en général, la sécurité maritime, etc.;
- les travaux « déclarés par le parlement du Canada être pour l'avantage général du Canada, ou pour l'avantage de deux ou d'un plus grand nombre des provinces » (alinéa 92(10)c));
- les « amarques, les bouées, les phares et l'île de Sable » (paragraphe 91(9));
- le trafic et le commerce (paragraphe 91(2), qui a été utilisé pour réglementer la sûreté des voitures neuves et de leurs composants);
- « la navigation et les bâtiments ou navires » (paragraphe 91(10));
- les navires transbordeurs interprovinciaux ou internationaux (paragraphe 91(13));
- le pouvoir de « faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada » (article 91), qui sous-tend la compétence fédérale en matière de transport aérien [5].

Le gouvernement fédéral peut aussi réglementer les émissions de gaz à effet de serre dans les domaines du secteur des transports qui relèvent de sa compétence, notamment le transport maritime et l'aviation [6].

2.2 DOMAINES DE COMPÉTENCE PROVINCIALE

Les provinces ont compétence sur de nombreuses questions liées aux transports, principalement dans le cadre des trois domaines suivants pour lesquels la Constitution leur octroie expressément des pouvoirs [7] :

- les travaux et entreprises d'une nature locale, à l'exception de ceux mentionnés ci-dessus qui relèvent explicitement de la compétence fédérale (paragraphe 92(10));
- « la propriété et les droits civils dans la province » (paragraphe 92(13));
- « généralement toutes les matières d'une nature purement locale ou privée dans la province » (paragraphe 92(16)).

3 SECTEURS DES TRANSPORTS : COMPÉTENCES FÉDÉRALES ET PROVINCIALES

3.1 TRANSPORT AÉRIEN [8]

Pour des raisons évidentes, la Constitution ne fait pas expressément mention du transport aérien. Cependant, le début de l'article 91 donne au Parlement le pouvoir de « faire des lois pour la paix, l'ordre et le bon gouvernement du Canada, relativement à toutes les matières ne tombant pas dans les catégories de sujets par la présente loi exclusivement assignés aux législatures des provinces ».

Selon l'interprétation faite par les tribunaux, cet article assujettit tous les aspects du transport aérien à la compétence fédérale, y compris les entreprises d'une nature purement locale[9]. En particulier, les tribunaux canadiens ont statué que les aéroports et les entreprises aéronautiques sont exemptés de l'application de toute réglementation provinciale qui touche une part essentielle de l'entreprise fédérale. Ainsi, les aéroports sont exemptés notamment des règlements municipaux de zonage et des restrictions de hauteur.

Les lois provinciales d'application générale peuvent néanmoins s'appliquer dans les cas où elles ne nuisent pas au fonctionnement de base de l'entreprise aéronautique. Par exemple, une redevance ontarienne sur l'alcool chargé à bord des avions, à partir d'un aéroport de la province, aux fins de consommation par les passagers à bord a été jugée applicable à Air Canada du fait qu'elle n'avait pas d'incidence sur l'exploitation des avions[10].

Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont également établi certains aéroports qu'ils exploitent, essentiellement dans des régions éloignées et nordiques[11]. Tous les aéroports au Canada, y compris ceux exploités par les provinces, doivent tout de même être certifiés par les autorités fédérales et satisfaire aux exigences réglementaires fédérales.

Le Parlement exerce sa compétence exclusive en matière de réglementation des services aériens au Canada en vertu de la partie II de la *Loi sur les transports au Canada*[12]. De plus, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, il réglemente la sûreté et la sécurité des passagers, des aéronefs, des aéroports et des installations aéronautiques[13].

Transports Canada est propriétaire des terrains et de l'infrastructure de bon nombre de grands aéroports canadiens, mais a mis sur pied des sociétés sans but lucratif pour les gérer et les exploiter à des fins commerciales. Au fil des ans, Transports Canada a vendu de nombreux petits aéroports publics à des municipalités ainsi qu'aux provinces et territoires[14].

3.2 TRANSPORT MARITIME[15]

La compétence du gouvernement fédéral dans le domaine du transport maritime et de la navigation comprend le pouvoir de réglementer les émissions des navires et des bateaux, y compris le rejet d'eaux usées, d'hydrocarbures et d'eaux de ballast. La compétence fédérale s'étend aussi à la réglementation des voies navigables et de la sécurité de la navigation afin de prévenir les déversements, les naufrages et les perturbations de l'environnement marin.

Les tribunaux reconnaissent depuis longtemps le droit du public de naviguer sur les voies navigables du Canada, peu importe à qui ces voies appartiennent[16]. Ce droit s'applique aux navires de toutes tailles, des petits bateaux de plaisance, comme les

canots, aux grands navires commerciaux, comme les pétroliers, ainsi qu'à tous les types de voies navigables, y compris les océans, les rivières, les lacs et autres cours d'eau. Puisque le droit du public à naviguer sur les voies navigables est protégé et que la navigation relève de la compétence fédérale, c'est au gouvernement fédéral qu'il appartient de décider quels ouvrages susceptibles de gêner la navigation – comme les barrages et les ponts – seront autorisés.

Le gouvernement fédéral a également le pouvoir de légiférer et de réglementer le transport dans les eaux intérieures, comme la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, la mer territoriale et la zone économique exclusive, telle que définie dans la *Loi sur les océans*[17]. Plus précisément, Transports Canada réglemente de nombreux aspects du transport international et national, y compris l'octroi de permis aux embarcations commerciales et de plaisance.

Bien que Transports Canada soit encore propriétaire des terrains et de l'infrastructure des principaux ports au pays, il en a transféré la gestion et l'exploitation à des sociétés sans but lucratif qui les exploitent à des fins commerciales. Le Ministère a également transféré la propriété de nombreux petits ports publics canadiens à des municipalités et aux provinces, et en a fermé certains autres. Cela dit, Transports Canada possède et exploite encore des dizaines de ports éloignés, régionaux et publics[18] et tient un registre des ports qu'il possède[19].

L'administration des ports de pêche relève de Pêches et Océans Canada, tandis que les interventions d'urgence en milieu marin sont du ressort de la Garde côtière canadienne, qui relève elle-même de Pêches et Océans Canada.

Le pilotage, qui consiste pour des pilotes maritimes agréés à guider les navires dans les ports, les détroits, les lacs, les rivières et autres voies navigables du pays, relève également de la compétence fédérale. La promulgation de la *Loi sur le pilotage* en 1972 a ouvert la voie à la création de quatre administrations régionales de pilotage, dont la mission consiste à exploiter et à maintenir des services de pilotage efficaces et sécuritaires dans chaque zone d'opération désignée[20].

Enfin, l'article 108 et la troisième annexe de la Constitution (« Travaux et propriétés publiques de la province devant appartenir au Canada ») transfèrent au gouvernement fédéral la responsabilité de tous les travaux publics liés aux rivières et aux cours d'eau. Les provinces demeurent toutefois propriétaires des rivières elles-mêmes. Par conséquent, les assemblées législatives provinciales peuvent légiférer en ce qui concerne l'utilisation de ces eaux, à condition que cela n'interfère pas avec les lois fédérales en matière de navigation et de transport maritime ni ne leur porte atteinte[21].

3.3 TRANSPORT FERROVIAIRE

Le gouvernement fédéral réglemente la grande majorité des services ferroviaires au Canada en raison de sa responsabilité à l'égard de tous les chemins de fer interprovinciaux et internationaux [22]. Les compagnies de chemin de fer sous réglementation fédérale sont assujetties à diverses lois, comme la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* [23].

En règle générale, les chemins de fer qui opèrent entièrement à l'intérieur d'une seule province – ce qui englobe la grande majorité des chemins de fer régionaux – relèvent de la compétence provinciale, à moins qu'ils n'aient été déclarés comme étant à l'avantage général du Canada au titre de l'alinéa 92(10)c) de la Constitution. Le pouvoir de déclarer des ouvrages comme étant à l'avantage général du Canada a été utilisé près de 500 fois, principalement à la fin du XIX^{e} siècle et au début du XX^{e} siècle, et le plus souvent pour des chemins de fer [24].

Plus récemment, un projet de loi d'intérêt public du Sénat, qui est mort au *Feuilleton* au moment de la dissolution du Parlement avant l'élection de 2025, aurait déclaré le réseau de digues de l'isthme de Chignecto et ses ouvrages connexes en Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick comme étant à l'avantage général du Canada [25].

3.4 TRANSPORT ROUTIER

En vertu du pouvoir de réglementation du trafic et du commerce qui lui est conféré au paragraphe 91(2) de la Constitution, le gouvernement fédéral réglemente la sûreté des voitures neuves et des pièces automobiles. Tous les véhicules automobiles importés au Canada doivent être conformes aux règlements fédéraux sur la sécurité et l'environnement, aux termes de la *Loi sur la sécurité automobile* [26]. Les véhicules fabriqués au Canada doivent également avoir une marque nationale de sécurité attestant qu'ils respectent les normes environnementales et de sécurité pertinentes [27].

La compétence fédérale en matière de réglementation du trafic et du commerce a également été invoquée pour imposer des normes d'émissions aux véhicules et aux moteurs importés au Canada ou transportés d'une province à une autre, ainsi qu'à ceux sur lesquels est apposée la marque nationale relative aux émissions.

En théorie, les services de camionnage interprovinciaux et internationaux relèvent de la compétence fédérale, tandis que les services de camionnage qui se limitent à une seule province relèvent de la compétence provinciale. Cependant, en vertu de la *Loi sur les transports routiers*, le gouvernement fédéral délègue aux autorités provinciales sa responsabilité de réglementer les entreprises interprovinciales de transport routier [28]. Par conséquent, les commissions provinciales accordent des permis aux entreprises et déterminent leurs modalités d'exploitation [29].

Les provinces sont responsables de l'application de la réglementation encadrant la sécurité routière, y compris sur la route Transcanadienne et le réseau routier national, ce qui comprend la délivrance de permis de conduire et l'immatriculation des véhicules, la définition des exigences de formation des conducteurs, ainsi que le code de la route (p. ex. les limites de vitesse)[30]. Il existe toutefois une exception à cette règle : c'est le gouvernement fédéral qui réglemente l'utilisation des véhicules sur les propriétés fédérales (comme les parcs nationaux) et sur une partie de la route de l'Alaska[31].

4 AUTRES POINTS RELEVANT DE LA COMPÉTENCE FÉDÉRALE

Dans la mesure où une question liée aux transports a une incidence sur les droits uniques des Premières Nations, des Inuits et des Métis au Canada, elle peut déclencher des responsabilités fédérales telles que l'obligation de consulter[32]. Par exemple, lorsqu'une compagnie de chemin de fer demande l'autorisation de construire une ligne de chemin de fer au titre de l'article 98 de la *Loi sur les transports au Canada*, l'obligation de consulter s'applique souvent[33].

Les services de transport sous réglementation fédérale sont également assujettis à la *Loi canadienne sur l'accessibilité*[34] et à quatre règlements connexes, ainsi qu'à de nombreux codes de pratique, normes et directives en matière d'accessibilité. L'Office des transports du Canada est responsable de définir et de faire respecter les attentes en matière d'accessibilité des services de transport sous réglementation fédérale. Ces attentes varient parfois entre les grands et les petits fournisseurs de services[35].

5 MESURES NON RÉGLEMENTAIRES

Bien que la présente étude ait examiné les compétences fédérales et provinciales en matière de transport, par mode de transport, de nombreuses questions sur le sujet, notamment en ce qui concerne les chaînes d'approvisionnement nationales, sont de nature multimodale et relèvent de plusieurs domaines de compétence.

Dans le cadre de l'examen de ces questions complexes, il est également utile de prendre en compte d'autres outils stratégiques qui ne sont pas de nature réglementaire. Par exemple, bien qu'un examen détaillé du pouvoir fédéral de dépenser[36] dépasse la portée du présent document, il convient de noter que le gouvernement fédéral peut donner des fonds aux provinces ou aux particuliers, parfois sous certaines conditions. Le gouvernement fédéral a recours à son pouvoir de dépenser dans le cadre de sa politique des transports.

Les programmes d'infrastructure sont une façon pour le gouvernement fédéral d'exercer ce pouvoir. Par exemple, ces programmes ciblent entre autres le transport actif (mouvement de personnes ou de marchandises assuré par l'activité humaine, comme la marche, la bicyclette, etc.), le transport en commun et les corridors commerciaux nationaux[37].

Les programmes de recherche et de développement constituent une autre façon d'exercer ce pouvoir. Par exemple, Transports Canada appuie la recherche sur l'adaptation au climat au sein du secteur ferroviaire, en plus de la formation pour aider à adapter aux changements climatiques les systèmes de transport dans le Nord, et appuie la recherche et le développement en matière de technologies connexes[38].

Les marchés publics fédéraux peuvent également servir d'outil stratégique dans le secteur des transports. Par exemple, la Stratégie pour un gouvernement vert comprend des objectifs concernant l'utilisation des véhicules zéro émission[39].

Par ailleurs, le gouvernement fédéral peut jouer un rôle en réunissant les intervenants et les autres ordres de gouvernement afin de faciliter la collaboration et les discussions sur les questions liées à la politique des transports. Par exemple, le Bureau national de la chaîne d'approvisionnement de Transports Canada « travaille avec l'industrie, les gouvernements et les partenaires pour rendre les chaînes d'approvisionnement du Canada plus efficaces, plus fluides, plus résilientes et plus fiables »[40].

Les recommandations des comités parlementaires au gouvernement fédéral impliquent parfois l'exercice de ces pouvoirs collaboratifs et non réglementaires. Par exemple, dans son rapport de 2018 sur les véhicules automatisés, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a recommandé d'augmenter le financement fédéral de la recherche et de renforcer la collaboration avec les gouvernements provinciaux et territoriaux[41]. Plus récemment, dans son rapport de 2023 sur l'amélioration de la connectivité des autobus au Canada, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a recommandé d'élargir le Fonds pour les solutions de transport en commun en milieu rural et d'améliorer la collaboration entre tous les ordres de gouvernement et les intervenants[42].

6 CONCLUSION

Lorsque l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique* (connu maintenant sous le nom de *Loi constitutionnelle de 1867*) a été promulgué, la responsabilité de la plupart des questions liées aux transports a été répartie entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. À mesure que de nouveaux enjeux en matière de transport ont émergé – notamment le transport aérien, qui n'existait pas en 1867 – les tribunaux canadiens ont interprété le cadre constitutionnel original pour préciser quel ordre de gouvernement a compétence en la matière. Parfois, cette répartition des responsabilités est complexe et se recoupe. Par conséquent, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ont donc travaillé ensemble pour harmoniser l'application de la réglementation dans l'ensemble des quatre modes de transport.

NOTES

1. Certaines parties de l'introduction ont été tirées de Penny Becklumb, *La réglementation environnementale : compétences fédérales et provinciales*, publication nº 2013-86-F, Bibliothèque du Parlement, 29 octobre 2019.

2. La présente Étude de la Colline porte uniquement sur les compétences fédérales et provinciales, puisque le paragraphe 92(8) de la *Loi constitutionnelle de 1867* attribue la responsabilité des « institutions municipales dans la province » aux assemblées législatives provinciales. Voir *Loi constitutionnelle de 1867*, 30 & 31 Victoria, ch. 3 (R.-U.). Toutefois, les municipalités ont elles aussi des responsabilités liées aux questions de transport, comme le zonage et le transport en commun. Pour en savoir plus sur le rôle des municipalités dans la politique des transports et le fédéralisme canadien, voir Joshua Medicoff et Daniel Béland, « Quand les provinces profitent des conflits avec les villes », *Options politiques*, 19 septembre 2022; et Kristin R. Good, *Pour en finir avec les « créatures des provinces » : réexaminer le statut constitutionnel des municipalités*, Centre d'excellence sur la fédération canadienne, 4 février 2021.

3. *Loi constitutionnelle de 1867*, 30 & 31 Victoria, ch. 3 (R.-U.). Sauf indication contraire, toutes les dispositions législatives dont il est fait mention dans la présente étude sont des dispositions de la *Loi constitutionnelle de 1867*.

4. Selon l'interprétation qu'en ont faite les tribunaux, le terme « entreprise » inclut à la fois un aspect matériel et un aspect organisationnel, c'est-à-dire l'organisation ou la société qui fournit le service de transport. Par exemple, la réglementation fédérale du secteur du transport aérien englobe aussi bien l'infrastructure matérielle, comme les aéroports, que les compagnies aériennes. Voir Patrick J. Monahan, Byron Shaw et Padraic Ryan, *Constitutional Law*, 5e éd., 2017, p. 379.

5. Liste fondée sur l'information tirée de Patrick J. Monahan, Byron Shaw et Padraic Ryan, *Constitutional Law*, 5e éd., 2017, p. 376 et p. 394-395. Tous les passages placés entre guillemets proviennent de la *Loi constitutionnelle de 1867*. Voir *Loi constitutionnelle de 1867*, 30 & 31 Victoria, ch. 3 (R.-U.).

6. Penny Becklumb, *La réglementation environnementale : compétences fédérales et provinciales*, publication nº 2013-86-F, Bibliothèque du Parlement, 29 octobre 2019.

7. La *Loi constitutionnelle de 1867* ne confère pas de compétence aux territoires. En fait, les territoires sont sous l'autorité du Parlement du Canada, qui, par l'intermédiaire de lois fédérales, a délégué d'importants pouvoirs aux assemblées territoriales pour leur permettre de légiférer. Voir *Loi sur le Yukon*, L.C. 2002, ch. 7; *Loi sur les Territoires du Nord-Ouest*, L.C. 2014, ch. 2, art. 2; et *Loi sur le Nunavut*, L.C. 1993, ch. 28.

8. À moins d'indication contraire, la section de l'étude sur le transport aérien est fondée sur Patrick J. Monahan, Byron Shaw et Padraic Ryan, *Constitutional Law*, 5e éd., 2017, p. 394-396 et p. 400.

9. Voir par exemple *Johannesson v. Municipality of West St. Paul*, 1951 CanLII 55 (SCC), [1952] 1 S.C.R. 292 [EN ANGLAIS].

10. *Air Canada c. Ontario (Régie des alcools)*, [1997] 2 R.C.S. 581.

11. Jed Chong, *La réforme de la gouvernance des aéroports au Canada et à l'étranger*, publication nº 2017-17-F, Bibliothèque du Parlement, 4 mai 2017.

12. *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10.

13. *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2.

14. Jed Chong, *La réforme de la gouvernance des aéroports au Canada et à l'étranger*, publication nº 2017-17-F, Bibliothèque du Parlement, 4 mai 2017.

15. Certaines parties de la présente section de l'étude ont été tirées de Penny Becklumb, *La réglementation environnementale : compétences fédérales et provinciales*, publication nº 2013-86-F, Bibliothèque du Parlement, 29 octobre 2019.

16. *Wood v. Esson*, [1884] 9 S.C.R. 239 (CanLII) [EN ANGLAIS]; *Stephens and Mathias v. MacMillan and MacMillan*, [1954] O.R. 133 (CanLII) [EN ANGLAIS]; et *Friends of the Oldman River Society c. Canada (Ministre des Transports)*, [1992] 1 R.C.S. 3 (CanLII).

17. *Loi sur les océans*, L.C. 1996, ch. 31.

18. Transports Canada, *Document d'information sur le système portuaire canadien*.

19. Transports Canada, *Liste des ports appartenant à Transports Canada*.

20. *Loi sur le pilotage*, L.R.C. 1985, ch. P-14. Voir également Geneviève Gosselin, « Le pilotage maritime au Canada : en route vers la modernisation de la *Loi sur le pilotage* », *Notes de la Colline*, Bibliothèque du Parlement, 3 septembre 2020.

21. Patrick J. Monahan, Byron Shaw et Padraic Ryan, *Constitutional Law*, 5e éd., 2017, p. 396.

22. L'Office des transports du Canada tient une liste des compagnies de chemin de fer canadiennes de compétence fédérale. Voir Office des transports du Canada, *Compagnies de chemin de fer canadiennes de compétence fédérale*.

23. *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10; *Loi sur la sécurité ferroviaire*, L.R.C. 1985, ch. 32 (4e suppl.). Voir aussi Transports Canada, *Liste des lois de transport ferroviaire*.

24. Patrick J. Monahan, Byron Shaw et Padraic Ryan, *Constitutional Law*, 5e éd., 2017, p. 393.

25. Projet de loi S-273, Loi déclarant le réseau de digues de l'isthme de Chignecto et ses ouvrages connexes comme étant des ouvrages à l'avantage général du Canada, 44e législature, 1re session.

26. *Loi sur la sécurité automobile*, L.C. 1993, ch. 16.

27. Patrick J. Monahan, Byron Shaw et Padraic Ryan, *Constitutional Law*, 5e éd., 2017, p. 376 (note 3).

28. *Loi sur les transports routiers*, L.R.C. 1985, ch. 29 (3e suppl.).

29. Patrick J. Monahan, Byron Shaw et Padraic Ryan, *Constitutional Law*, 5e éd., 2017, p. 402.

30. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, *Sécurité des véhicules commerciaux*.

31. Transports Canada, *Routes*.

32. Une discussion sur les complexités de la compétence fédérale en matière d'affaires autochtones dépasse la portée de la présente publication. Pour en savoir plus, voir Isabelle Brideau, *L'obligation de consulter les peuples autochtones*, publication nº 2019-17-F, Bibliothèque du Parlement, 12 juin 2019; et Sara Fryer et Olivier Leblanc-Laurendeau, *Comprendre la compétence fédérale et les Premières Nations*, publication nº 2019-51-F, Bibliothèque du Parlement, 29 novembre 2019.

33. Office des transports du Canada, *Consultation auprès des peuples autochtones et respect de leurs droits et de leurs intérêts dans le contexte des déterminations de l'Office des transports du Canada*, 2020.

34. *Loi canadienne sur l'accessibilité*, L.C. 2019, ch. 10.

35. Pour en savoir plus sur la façon dont l'accessibilité est réglementée dans le secteur canadien des transports, voir Office des transports du Canada, *Lois, règlements, codes de pratique, normes et directives*.

36. Centre d'études constitutionnelles, *Federal Spending Power*, 4 juillet 2019 [EN ANGLAIS].

37. Gouvernement du Canada, *Programmes de financement*; Transports Canada, *Fonds national des corridors commerciaux*; et Gouvernement du Canada, « Définir le transport actif et l'infrastructure de transport actif », *Stratégie nationale de transport actif 2021-2026*.

38. Voir par exemple, Transports Canada, *Projets d'infrastructures pour l'adaptation aux changements climatiques et aux phénomènes météorologiques extrêmes*, 2023; et Transports Canada, *Programme de l'initiative d'adaptation des transports dans le Nord*.

39. Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, *Stratégie pour un gouvernement vert : Une directive du gouvernement du Canada*.

40. Transports Canada, *Bureau national de la chaîne d'approvisionnement*.

41. Sénat, Comité permanent des transports et des communications, *Paver la voie : Technologie et le futur du véhicule automatisé*, neuvième rapport, 29 janvier 2018.

42. Chambre des communes, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, *Améliorer la connectivité des autobus au Canada*, treizième rapport, mai 2023.