



Décision de télécom CRTC 2016-51

Version PDF

Ottawa, le 10 février 2016

Numéro de dossier : 8690-C210-201409219

Ville de Hamilton – Modalités de l’Accord d’accès municipal conclu avec Bell Canada

*Le Conseil **approuve, sous réserve de modifications**, les tarifs et les modalités de l’Accord d’accès municipal (AAM) conclu entre la ville de Hamilton (la ville) et Bell Canada.*

L’AAM régira l’accès de Bell Canada aux voies publiques et à tout autre lieu public dans la municipalité, ce qui permettra à Bell Canada de fournir ses services dans l’ensemble de la municipalité et, par conséquent, maximisera le choix de fournisseurs de services de télécommunication pour les résidents et les commerces.

Introduction

1. En 2012, l’Accord d’accès municipal (AAM) entre la ville de Hamilton (la ville) et Bell Canada a expiré¹. Depuis, les parties n’ont pas réussi à en conclure un nouveau.
2. Le 22 août 2014, la ville a déposé auprès du Conseil une demande dans laquelle elle sollicitait un redressement provisoire et un redressement final concernant un projet d’AAM avec Bell Canada².
3. En ce qui concerne le redressement provisoire, la ville demandait au Conseil d’interdire à Bell Canada d’effectuer d’autres travaux de construction ou d’entretien de son infrastructure dans la municipalité, et ce, jusqu’à ce qu’un nouvel AAM soit conclu entre Bell Canada et la ville ou jusqu’à ce que le Conseil approuve les modalités de l’AAM proposé par la ville. Dans une lettre datée du 8 juin 2015, le Conseil a rejeté la demande de redressement provisoire.
4. En ce qui concerne le redressement final, la ville demandait au Conseil d’approuver les modalités de l’AAM qu’elle proposait de conclure avec Bell Canada. L’AAM proposé permettrait notamment d’établir les exigences d’exécution et de fixer de nouvelles dispositions régissant la non-exécution. La ville a proposé ces dispositions

¹ Un AAM énonce les modalités d’accès d’une entreprise aux voies publiques et à tout autre lieu public relevant de la compétence de la municipalité qui est tenue de fournir des services de télécommunication, y compris des services de radiodiffusion, au public.

² La demande a été déposée le 22 août 2014, mais n’a été publiée sur le site Web du Conseil que le 13 janvier 2015 en raison de différends au sujet de la nature confidentielle de certains renseignements soumis dans le cadre de la demande. Dans une lettre datée du 19 décembre 2014, le Conseil a déterminé quels documents ne seraient pas versés au dossier public.

pour forcer Bell Canada à adopter ce qu'elle appelle des bonnes pratiques d'ingénierie reconnues par l'industrie à titre de condition à l'obtention du consentement de la ville pour effectuer des travaux sur les servitudes de la ville.

5. Bell Canada a fait valoir que les arguments de la ville ne tiennent pas compte de l'ampleur du travail qui a été accompli pour en arriver à l'AAM type ni du succès de ce modèle³. Bell Canada a demandé au Conseil d'ordonner aux parties de se fonder sur les éléments faisant l'objet d'un consensus⁴ dans l'AAM type pour amorcer les négociations, ce qui leur permettrait de voir si des circonstances particulières justifient qu'elles s'écartent des clauses énoncées dans l'AAM type.
6. Le Conseil a reçu des interventions sur le bien-fondé de la demande de la ville de la part d'Allstream Inc.; de la Fédération canadienne des municipalités; et de Québecor Média inc., au nom de Vidéotron s.e.n.c. On peut consulter sur le site Web du Conseil le dossier public de l'instance, lequel a été fermé le 24 juillet 2015. On peut y accéder à l'adresse www.crtc.gc.ca ou au moyen du numéro de dossier indiqué ci-dessus.

Questions

7. Un grand nombre de questions ont été soulevées dans le dossier de la présente instance. Le Conseil estime qu'il doit aborder les questions suivantes en détail :
 - l'ajout du terme [Traduction] « tout autre lieu public » dans les attendus introductifs de l'AAM ;
 - la définition du terme [Traduction] « travaux » dans l'AAM;
 - la répartition, dans l'AAM, des coûts liés aux déplacements d'installations entrepris par la municipalité.
8. Les points en litige ne portant pas sur les questions susmentionnées sont abordés dans l'annexe de la présente décision.

Principes utilisés par le Conseil pour trancher dans le cas des modalités d'accès contestées

9. Comme il est mentionné ci-dessus, la ville a amorcé l'instance en demandant au Conseil d'approuver l'AAM qu'elle proposait. Pour sa part, Bell Canada est d'avis

³ L'AAM type a été élaboré par le Groupe de travail sur l'accord type d'accès municipal (GTAM) du Comité directeur du CRTC sur l'interconnexion (CDCI), groupe composé de représentants de municipalités, de l'industrie et du Conseil. Le Conseil a approuvé l'AAM type dans la décision de télécom 2013-618.

⁴ Dans l'AAM type, les clauses sur lesquelles les participants du GTAM du CDCI se sont entendus sont désignées les « éléments faisant l'objet d'un consensus ». Les « éléments ne faisant pas l'objet d'un consensus » correspondent aux clauses pour lesquelles les participants n'ont pu s'entendre. Dans la décision de télécom 2013-618, le Conseil a établi que là où l'accès aux servitudes municipales ne fait l'objet d'aucun différend précis, il ne devrait pas préciser le libellé à utiliser pour les éléments ne faisant pas l'objet d'un consensus.

que le Conseil devrait ordonner aux parties de se fonder sur l'AAM type pour amorcer les négociations et que la ville devrait être tenue de se justifier chaque fois qu'elle propose de s'écarter de l'AAM type.

10. L'AAM type ne s'est jamais voulu un outil contraignant. Il a été conçu à titre de ressource pour aider les parties à conclure des accords mutuellement acceptables. Il peut aussi constituer une ressource utile pour le Conseil lorsque ce dernier doit trancher des différends comme celui en cause.
11. Pour tirer ses conclusions, le Conseil a appliqué les principes directeurs établis dans la décision 2001-23, où il a tranché un litige concernant l'AAM entre Ledcor Industries et la ville de Vancouver (décision Ledcor). Ces principes incluent celui de la neutralité des coûts, c.-à-d. que les coûts directement liés aux infrastructures de l'entreprise devraient être absorbés par l'entreprise et non par les contribuables municipaux. Toutefois, dans la décision de télécom 2008-91 (décision concernant Baie-Comeau) comme dans la politique réglementaire de télécom 2009-150 (décision concernant Vancouver), le Conseil a reconnu que, dans certaines circonstances, par exemple lorsque les coûts sont attribuables au déplacement d'installations entrepris par la municipalité, il convient de s'écarter de ce principe.

Ajout du terme [Traduction] « tout autre lieu public » dans les attendus introductifs de l'accord

12. Dans l'AAM qu'elle a proposé, la ville a prévu l'attendu suivant :

[Traduction]

ET ATTENDU QUE la compagnie souhaite construire, installer et entretenir son équipement sur – ou au-dessus, au-dessous ou aux abords (« sur ») – des voies publiques, des rues, des accès routiers, des voies, des ponts ou des viaducs relevant de la compétence de la municipalité (individuellement, la voie publique; collectivement, les voies publiques).

13. Bell Canada a fait valoir qu'il faudrait ajouter le terme [Traduction] « ou tout autre lieu public » pour que l'attendu, qui se lirait [Traduction] « [...] – des voies publiques, des rues, des accès routiers, des voies, des ponts, des viaducs ou tout autre lieu public relevant de la compétence de la municipalité [...] », reflète le libellé du paragraphe 43(2) de la *Loi sur les télécommunications (Loi)*⁵.

14. Bell Canada a affirmé que l'autorisation de la ville de construire, notamment sur tout autre lieu public, est consentie par l'octroi des permis, et que l'AAM qu'a proposé la ville renferme un article (article 6) qui confère au commissaire de la ville le droit de

⁵ Le paragraphe 43(2) de la *Loi* prévoit que sous réserve des paragraphes (3) et (4) et de l'article 44, l'entreprise canadienne et l'entreprise de distribution ont accès à toute voie publique ou tout autre lieu public pour la construction, l'exploitation ou l'entretien de leurs lignes de transmission, et peuvent y procéder à des travaux, notamment de creusage, et y demeurer pour la durée nécessaire à ces fins; elles doivent cependant dans tous les cas veiller à éviter toute entrave abusive à la jouissance des lieux par le public.

refuser un permis, à sa discrétion, en agissant de manière raisonnable. Bell Canada a précisé que le libellé qu'elle propose ressemble à celui de l'AAM type, qui inclut le terme [Traduction] « tout autre lieu public ».

15. Pour sa part, la ville a soutenu que le terme [Traduction] « ou tout autre lieu public » ne devrait pas être ajouté puisqu'il existe des circonstances particulières dans le cas des terres qui appartiennent à la ville mais qui ne sont pas des servitudes au sens du libellé qu'elle a proposé. La ville a cité les cimetières comme exemple. La ville a fait valoir que l'AAM qu'elle propose porte principalement sur l'accès aux servitudes municipales établies (p. ex., les voies publiques, les rues et les chemins), et non aux autres lieux publics. Elle a précisé que les autres lieux publics, notamment les cimetières et les parcs, sont gérés de manière distincte par les services immobiliers de la ville.

Résultats de l'analyse du Conseil

16. Dans la décision concernant Vancouver, le Conseil a reconnu que le terme [Traduction] « tout autre lieu public » pouvait avoir une grande portée. En outre, il était difficile de savoir si les modalités d'accès aux voies publiques conviendraient forcément dans le cas de « tout autre lieu public ». Par conséquent, le Conseil avait établi qu'à l'avenir, en cas de désaccord entre les parties quant à savoir si un lieu particulier est considéré comme « tout autre lieu public », les parties pourraient demander au Conseil de régler le différend.
17. Le Conseil s'accorde avec la ville pour dire que dans le cas présent, les modalités qui s'appliquent aux lieux publics, comme les voies publiques, les rues et les chemins, ne conviendraient pas forcément pour l'accès à d'autres types de lieux publics, comme les cimetières et les parcs. Pour cette raison, et compte tenu de l'étendue et de la portée que pourrait avoir le terme [Traduction] « tout autre lieu public », l'AAM ne devrait pas s'appliquer automatiquement à tous les autres lieux publics.
18. Les modalités prévues dans l'AAM proposé devraient automatiquement s'appliquer à l'accès de Bell Canada aux voies publiques, telles qu'elles sont définies dans l'AMM. En ce qui concerne les autres lieux publics, l'AAM ne devrait s'appliquer que si la ville et Bell Canada en conviennent. Quant à l'accès aux autres lieux publics pour lesquels les parties conviennent que l'AAM ne devrait pas s'appliquer, les parties doivent conclure un nouvel accord qui porte précisément sur ces lieux.
19. Comme l'a fait remarquer Bell Canada, l'article 6 de l'AAM proposé confère déjà au commissaire de la ville le pouvoir de refuser un permis pour une raison quelconque. Toutefois, pour ce qui est de décider si l'AAM devrait ou non s'appliquer à un [Traduction] « autre lieu public » en particulier, Bell Canada et la ville devraient se voir accorder la possibilité de s'entendre au lieu de se voir imposer une décision unilatérale, comme c'est le cas lorsque le commissaire de la ville exerce son pouvoir en vertu de l'article 6.
20. Pour trancher lorsqu'elles ne s'entendent pas pour dire si tel lieu précis constitue [Traduction] « un autre lieu public » devant faire l'objet d'un nouvel accord

particulier ou si les modalités de l'AAM conviennent pour le lieu en question, de même que lorsqu'elles ne s'entendent pas sur les modalités d'accès à inclure dans un nouvel accord particulier, les parties peuvent convenir de recourir à l'arbitrage ou faire appel au Conseil.

21. Par conséquent, l'attendu se lira comme suit :

[Traduction]

ET ATTENDU QUE la compagnie souhaite construire, installer et entretenir son équipement sur – ou au-dessus, au-dessous ou aux abords (« sur ») – des voies publiques, des rues, des accès routiers, des voies, des ponts ou des viaducs relevant de la compétence de la municipalité (individuellement, la voie publique; collectivement, les voies publiques).

Définition du terme [Traduction] « travaux »

22. Dans son projet d'AAM, la ville a proposé de définir le terme [Traduction] « travaux » comme suit :

[Traduction]

« **travaux** » Désigne, mais sans s'y limiter, toute tâche d'installation, de retrait, de construction, d'entretien, de réparation, de remplacement, de déplacement, de calibrage ou de modification autre sur l'équipement sur une voie publique, y compris l'excavation.

23. Bell Canada a soutenu que la définition proposée par la ville est trop large et que si elle était retenue, l'entreprise se verrait obligée d'obtenir le consentement de la ville pour exécuter des travaux qui, en vertu de la *Loi*, ne l'exigent pas. Bell Canada a ajouté que, conformément au paragraphe 43(3) de la *Loi*, l'entreprise doit obtenir l'agrément de l'autorité publique compétente pour *construire* son réseau lorsque les travaux de construction se font dans un lieu public – ou au-dessus, au-dessous ou aux abords de celui-ci – mais qu'elle n'est pas tenue de l'obtenir pour d'autres travaux.

24. Bell Canada préconisait une définition qui viserait uniquement les travaux qui nécessitent le consentement préalable de la municipalité (c.-à-d. la construction). Elle a proposé la définition suivante :

[Traduction]

« **travaux** » Désigne les tâches de construction pour l'installation, le retrait, l'entretien, la réparation, le remplacement, le déplacement, le calibrage ou une modification autre sur l'équipement sur une voie publique, y compris l'excavation.

25. Toutefois, Bell Canada a également indiqué qu'elle serait disposée à accepter la définition de [Traduction] « travaux » qui est présentée dans l'AAM type, dans la

mesure où la définition inclurait une annexe semblable à l'annexe B de l'AAM type, limitant ainsi l'étendue des activités qui nécessiteraient l'obtention d'un permis de la ville⁶.

26. Voici la définition de « travaux » présentée dans l'AAM type :

[Traduction]

« **travaux** » Désigne, mais sans s'y limiter, toute tâche d'installation, de retrait, de construction, d'entretien, de réparation, de remplacement, de déplacement, d'utilisation, de calibrage ou de modification autre effectuée sur l'équipement par la compagnie sur les servitudes, y compris l'excavation, la réparation et la remise en état des servitudes.

27. La ville a reconnu que certaines activités qu'elle souhaite inclure dans sa définition ne sont pas que des travaux de construction en soi. En revanche, elle a fait valoir que Bell Canada proposait une définition trop restrictive qui ne tiendrait pas compte des coûts et des défis auxquels la ville ferait face lorsqu'elle aurait à rajuster le tir ou à contourner les anciennes infrastructures de Bell Canada pour aller de l'avant avec ses propres activités.

28. La ville a soutenu que la définition qu'elle propose est essentielle pour garantir que les coûts que lui occasionnent les activités de Bell Canada sur les servitudes de la ville soient bien pris en considération. La ville a indiqué que la définition proposée par Bell Canada va à l'encontre du principe évoqué dans la décision Ledcor, lequel veut que la municipalité ait le droit de recouvrer les coûts qu'elle engage à cause de la présence des installations d'une entreprise.

Résultats de l'analyse du Conseil

29. La ville a proposé une définition de [Traduction] « travaux » qui ressemble beaucoup à celle que renferme l'AAM type, définition que Bell Canada s'est dite prête à accepter pourvu qu'elle fasse référence aux types de travaux limités nécessitant le consentement de la ville.

30. Les articles 6 à 8 de l'AAM proposé par la ville précisent déjà dans quels cas le consentement de la ville est requis. En particulier, l'article 8 indique clairement que le consentement n'est pas requis dans le cas de certains types de travaux, notamment l'entretien de routine, les essais sur le terrain et les branchements d'abonnés, ainsi que dans le cas de tous les travaux devant être exécutés pour rétablir ou maintenir les services en cas de situation d'urgence. Il n'est donc pas explicitement nécessaire de faire référence aux types de travaux limités nécessitant le consentement de la ville puisque l'AAM proposé par la ville contient déjà des dispositions à ce sujet.

⁶ L'annexe B précise les types de permis et d'approbation que l'entreprise doit obtenir de la municipalité (c.-à-d. l'approbation municipale, un permis d'occupation routière ou un avis seulement) avant d'entreprendre divers types de travaux.

31. Compte tenu de ce qui précède, la définition de [Traduction] « travaux » à inclure dans l'AAM entre la ville et Bell Canada se lira comme suit⁷ :

[Traduction]

« **travaux** » Désigne, mais sans s'y limiter, toute tâche d'installation, de retrait, de construction, d'entretien, de réparation, de remplacement, de déplacement, d'utilisation, de calibrage ou de modification autre effectuée par la compagnie ou pour son compte sur l'équipement sur les voies publiques, y compris l'excavation, la réparation et la remise en état des voies publiques.

Répartition des coûts liés au déplacement d'installations entrepris par la municipalité

32. En ce qui concerne la façon dont devraient être répartis entre Bell Canada et la ville les coûts liés au déplacement d'installations de Bell Canada entrepris par la municipalité, celle-ci a proposé le recours à une échelle mobile de sept ans semblable à l'échelle mobile de dix ans que le Conseil a approuvée dans la décision concernant Vancouver (modèle de Vancouver), sauf pour le pourcentage des coûts que la ville paierait au fil du temps, lequel serait différent. Selon cette méthode proposée, le pourcentage des coûts de déplacement que la municipalité paierait est fixé en fonction du nombre d'années à laquelle remonte l'installation initiale de l'actif et décroît pour atteindre 0 % après sept ans.
33. La ville a indiqué avoir proposé une méthode qui est prévisible, sûre et fondée sur un cycle préétabli de responsabilité décroissante de la ville à l'égard des coûts qu'engendre le déplacement des infrastructures de Bell Canada. En revanche, cette méthode oblige Bell Canada à planifier adéquatement ses travaux d'infrastructure en tenant compte des périodes de planification à moyen et long terme de la ville. De plus, le dernier AAM entre la ville et Bell Canada prévoyait une échelle mobile. La ville a indiqué avoir fait dans sa planification budgétaire pluriannuelle de nombreuses hypothèses fondées sur le risque calculé suivant la méthode de l'échelle mobile.
34. Bell Canada a reconnu avoir conclu à maintes reprises par le passé des accords qui prévoyaient une échelle mobile pour répartir la responsabilité des coûts qu'occasionne le déplacement d'infrastructures de la compagnie lorsque les travaux sont entrepris par la municipalité. Toutefois, la compagnie a dit estimer que cette méthode n'était plus adéquate. Elle a soutenu que l'échelle mobile proposée par la ville déprécie arbitrairement les infrastructures de télécommunication. Bell Canada a accepté de dédommager les municipalités pour les coûts qu'elles engagent. Par contre, elle veut aussi recouvrer plus précisément sa propre part des coûts liés au déplacement de ses installations lorsque les travaux sont entrepris par la ville.

⁷ Le terme [Traduction] « servitudes » utilisé dans la définition énoncée dans l'AAM type est remplacé par le terme [Traduction] « voies publiques », conformément à la terminologie utilisée dans le reste de l'AAM proposé par la ville.

35. Bell Canada a soutenu qu'au paragraphe 27b) de l'AAM proposé par la ville, celle-ci tient déjà compte de ses craintes au sujet du fait que Bell Canada pourrait ne pas bien planifier, à long terme, ses travaux d'infrastructure avec la ville. Cette clause, a fait valoir Bell Canada, dégage la ville de toute obligation de rembourser la compagnie si, au moment de la demande de permis, Bell Canada est avisée que l'installation proposée risque d'avoir à être déplacée dans les trois années suivantes et que la compagnie va de l'avant malgré tout. Bell Canada a indiqué que l'existence de cette clause fait déjà en sorte que la ville n'est pas tenue de dédommager la compagnie pour le déplacement d'une infrastructure qui est installée à un endroit susceptible d'être visé par le plan triennal d'immobilisations de la ville.
36. Par conséquent, Bell Canada a plaidé pour le modèle de répartition des coûts approuvé dans la décision concernant Baie-Comeau, qui s'applique aux coûts de déplacement des installations de la Société TELUS Communications dans la ville de Baie-Comeau lorsque les travaux sont entrepris par la ville (modèle de Baie-Comeau). Selon le modèle de Baie-Comeau, le calcul et la répartition des coûts de déplacement sont fondés sur l'âge de l'actif en cause par rapport à sa durée de vie utile résiduelle⁸. Bell Canada a fait valoir que ce modèle a l'avantage d'être objectif, contrairement au modèle de Vancouver.
37. La ville a soutenu que le modèle de Baie-Comeau est compliqué et coûteux, qu'il l'obligerait à se fier aux chiffres que lui fournirait Bell Canada concernant les durées de vie et les coûts, à vérifier ces chiffres elle-même ou à solliciter l'aide de tiers experts.

Résultats de l'analyse du Conseil

38. Pour tirer ses conclusions, le Conseil a pris en considération le principe de la neutralité des coûts évoqué dans la décision Ledcor, c.-à-d. que les coûts directement liés aux infrastructures d'une entreprise devraient être absorbés par l'entreprise et non par les contribuables municipaux. Toutefois, dans la décision concernant Baie-Comeau comme dans celle concernant Vancouver, le Conseil a reconnu que, dans certaines circonstances, il convient de s'écarter de ce principe pour attribuer la responsabilité des coûts. Dans la décision 2001-23, le Conseil a indiqué qu'il y aurait lieu, de manière générale, de tenir compte des facteurs ci-après pour répartir les coûts entre l'entreprise et la municipalité :
- l'auteur de la demande du déplacement (c.-à-d. la municipalité, l'entreprise ou une tierce partie);
 - la raison de la demande du déplacement (p. ex. sécurité, esthétique ou service amélioré aux clients);

⁸ On peut vérifier la durée de vie utile de chaque actif visé par la décision concernant Baie-Comeau dans la décision de télécom 2008-14, où le Conseil a établi notamment les durées de vie qu'il convient d'utiliser pour les actifs dans les études économiques réglementaires.

- la date à laquelle la demande est faite par rapport à la date de la construction originale (c.-à-d. voir si la demande est faite bien longtemps après la construction originale ou très peu de temps après).
39. Les deux modèles que proposent les parties traduisent le principe de la neutralité des coûts pour la municipalité, mais la période de temps pour atteindre la neutralité diffère.
40. Selon la méthode de l'échelle mobile, le principe de la neutralité des coûts est complètement écarté durant les premières années, la ville étant alors responsable de la totalité des coûts de déplacement. Le raisonnement est que la ville, lors de son processus de planification, devrait savoir, de manière raisonnable, si l'infrastructure dont elle autorise l'installation devra être déplacée dans un avenir rapproché. Considérant qu'avec chaque année qui s'ajoute, il est plus difficile pour la ville de prévoir si le déplacement s'imposera, la méthode de l'échelle mobile réduit le niveau de responsabilité de la ville au fil du temps. Après un nombre d'années déterminé, la ville n'est plus responsable des coûts de déplacement, d'où le retour à l'application du principe de la neutralité des coûts pour la ville.
41. Le modèle de Baie-Comeau s'écarte aussi du principe de la neutralité des coûts. Dans son cas, la période de temps avant le retour à l'application du principe de la neutralité des coûts dépend strictement de la durée de vie utile de l'actif qui est déplacé, et non du nombre d'années écoulées depuis l'installation initiale de l'actif. Selon le modèle de Baie-Comeau, le retour à la neutralité des coûts pour la ville se produit uniquement lorsque l'actif à déplacer a atteint ou dépassé sa durée de vie estimative, ce qui diffère pour chaque actif en cause.
42. La ville et Bell Canada connaissent déjà la méthode de l'échelle mobile puisque celle-ci s'appliquait dans le dernier AAM conclu entre les parties. En outre, selon cette méthode, la date d'installation, renseignement que les deux parties peuvent vérifier, est le facteur principal servant à calculer le pourcentage des coûts de déplacement que paiera chaque partie, reconnaissant amplement la responsabilité de la ville durant les premières années. Cette méthode reconnaît aussi que la ville est incapable de planifier de manière raisonnable les déplacements pendant toute la durée de vie utile de l'actif.
43. Selon la méthode de l'échelle mobile, la ville assume les coûts uniquement pendant un nombre d'années limité et prédéterminé, même si les travaux sont entrepris par elle. Toutefois, le modèle de Baie-Comeau permet à l'entreprise d'être dédommée pendant toute la durée de vie de l'actif, ce qui, dans bien des cas, est nettement plus long que toute période de planification raisonnable de la ville.
44. Les circonstances entourant la décision concernant Baie-Comeau reposaient sur les faits. Entre autres choses, les parties avaient déterminé les actifs au cœur du litige avant même que le Conseil n'ait établi la méthode à suivre pour ce faire. Dans le cas présent, si l'on considère que l'AAM entre la ville et Bell Canada sera en vigueur au moins jusqu'en 2020, les actifs susceptibles d'avoir à être déplacés dans le futur ne sont pas connus pour l'instant.

45. De plus, le modèle de Baie-Comeau, appliqué à un AAM ouvert et axé sur l'avenir, ne rendrait pas bien justice au partenariat élargi entre les entreprises et les municipalités, lequel profite aux deux parties. Les entreprises tirent parti du fait qu'elles ont en place les infrastructures nécessaires pour servir le plus grand nombre de clients possible. Quant aux municipalités, et comme le Conseil l'a indiqué dans la décision Ledcor, « l'activité économique que ces installations soutiennent profit[e] à toute la municipalité en attirant l'industrie, en créant des emplois, en augmentant les recettes fiscales, etc. »
46. Compte tenu de ce qui précède, la méthode de l'échelle mobile convient le mieux aux circonstances propres à la présente demande.
47. Toutefois, le Conseil désapprouve l'échelle mobile de sept ans que propose la ville, car selon ce modèle, la ville assume au plus 50 % des coûts de déplacement, seulement à partir de la sixième année, et 0 % de la huitième année jusqu'à la fin. Selon le modèle de Vancouver, la ville paierait 35 %, 20 % et 10 % des coûts de déplacement pour les huitième, neuvième et dixième années, respectivement.
48. Puisque les déplacements faisant l'objet de la demande sont entrepris par la ville, la ville devrait assumer des coûts adéquats pour la période de temps correspondante, ce dont elle a fait fi en proposant l'échelle mobile de sept ans.
49. De plus, s'il est vrai que l'échelle mobile de dix ans utilisée dans la décision concernant Vancouver convenait en raison des faits particuliers du litige en cause, elle ne convient pas dans le cas présent. D'après la liste des éléments d'actif mentionnés dans la décision de télécom 2008-14, 16 ans est la durée de vie utile la plus courte des actifs de Bell Canada qui risquent d'être touchés par un déplacement entrepris par la ville au cours de la durée d'application de l'AAM⁹.
50. Par conséquent, il y aurait lieu d'utiliser une échelle mobile de 16 ans afin de mieux refléter les avantages mutuels qui découlent du partenariat entre les entreprises et les municipalités, sans limiter indûment aucune partie dans la planification d'investissements futurs. Selon cette échelle, la ville serait entièrement responsable des coûts de déplacement durant les cinq premières années, après quoi sa responsabilité diminuerait de façon linéaire pour s'annuler à la fin de la 16^e année.
51. Conformément au modèle de Vancouver, la ville paiera la totalité des coûts durant les trois premières années puisqu'il est raisonnable que la ville sache si l'infrastructure dont elle autorise l'installation devra être déplacée dans ces trois années. Une fois ces trois premières années écoulées, les pourcentages diminueront de façon à peu près linéaire sur les treize dernières années de l'échelle.

⁹ Les éléments d'actif susceptibles d'être touchés par un déplacement comprennent notamment les câbles – souterrains, aériens ou enfouis; les fibres optiques – souterraines, aériennes ou enfouies; les pylônes, les lignes et les conduits.

52. Ainsi, le libellé de l'article 25 de l'AAM entre la ville et Bell Canada se lira comme suit :

[Traduction]

Lorsque la municipalité exige qu'une installation d'une compagnie soit déplacée, la répartition des coûts directement attribuables au déplacement se fait en fonction des barèmes ci-après. Les coûts de déplacement incluent notamment les coûts liés à l'amortissement, à l'amélioration et à la récupération.

Nombre d'années depuis l'installation de l'actif	Pourcentage des coûts de déplacement à payer par la municipalité
1	100 %
2	100 %
3	100 %
4	90 %
5	80 %
6	70 %
7	65 %
8	60 %
9	55 %
10	45%
11	40 %
12	35 %
13	30 %
14	20 %
15	10 %
16	5 %
17 et plus	0 %

Conformément aux conclusions antérieures du Conseil¹⁰, lorsque la municipalité exige qu'une installation de la compagnie soit déplacée et que les coûts directement attribuables au déplacement découlent de travaux d'embellissement, d'esthétique ou de travaux semblables, qu'ils soient exécutés par la municipalité ou pour son compte, la municipalité assume la totalité des coûts. Ces coûts incluent notamment les coûts liés à l'amortissement, à l'amélioration et à la récupération.

Libellé précis à utiliser pour les autres articles ou dispositions de l'AAM qui font l'objet d'une contestation

53. On trouvera à l'annexe de la présente décision les conclusions du Conseil sur le libellé concernant les autres dispositions contestées qui n'ont pas été abordées ci-dessus.

Conclusion

54. Le Conseil **approuve** l'AAM proposé par la ville, tel qu'énoncé à l'annexe C de la demande de la ville, sous réserve des modifications précisées dans la présente décision.

55. Malgré cette approbation, la ville et Bell Canada sont libres de négocier si elles souhaitent s'écarter de l'AAM approuvé par le Conseil, si elles conviennent toutes deux de le faire. Toute modification ainsi convenue n'aura pas besoin d'être approuvée par le Conseil.

Instructions

56. Les Instructions¹¹ indiquent que le Conseil doit, dans l'exercice des pouvoirs et fonctions que lui confère la *Loi*, mettre en œuvre les objectifs de la politique énoncés à l'article 7 de la *Loi*, conformément aux alinéas 1a), 1b) et 1c) des Instructions.

57. Les sous-alinéas 1a)(ii)¹² et 1b)(i)¹³ des Instructions s'appliquent aux conclusions tirées par le Conseil dans la présente décision.

58. Conformément au sous-alinéa 1b)(i) des Instructions, les conclusions rendues par le Conseil dans la présente décision favorisent l'atteinte des objectifs de la politique

¹⁰ Voir la décision de télécom 2007-100 et la politique réglementaire de télécom 2009-150.

¹¹ *Décret donnant au CRTC des instructions relativement à la mise en œuvre de la politique canadienne de télécommunication*, C.P. 2006-1534, 14 décembre 2006

¹² Le sous-alinéa 1a)(ii) précise que le Conseil devrait, lorsqu'il a recours à la réglementation, prendre des mesures qui sont efficaces et proportionnelles aux buts visés et qui ne font obstacle au libre jeu d'un marché concurrentiel que dans la mesure minimale nécessaire pour atteindre les objectifs.

¹³ Le sous-alinéa 1b) indique, entre autres choses, que le Conseil, lorsqu'il a recours à la réglementation, devrait prendre des mesures qui satisfont aux exigences suivantes : (i) préciser l'objectif qu'elles visent et démontrer leur conformité avec le présent décret.

énoncés aux alinéas 7a), 7b), 7c), 7e), 7f) et 7h)¹⁴ de la *Loi*. Comme les parties sont dans une impasse et qu'on ne peut s'attendre à ce que d'autres négociations soient fructueuses, on ne peut s'en remettre uniquement au libre jeu du marché pour atteindre les objectifs de la politique. Conformément au sous-alinéa 1a)(ii) des Instructions, en se prononçant uniquement sur les modalités d'accès faisant l'objet d'un différend entre les parties, le Conseil a eu recours à des mesures de réglementation qui sont efficaces et proportionnelles aux buts visés et qui ne font obstacle au libre jeu d'un marché concurrentiel que dans la mesure minimale nécessaire pour atteindre les objectifs. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil estime que les conclusions qu'il a tirées dans la présente décision sont conformes aux Instructions.

Secrétaire générale

Documents connexes

- *Groupe de travail du CDCI – Rapport sur l'accord type d'accès municipal*, Décision de télécom CRTC 2013-618, 21 novembre 2013
- *MTS Allstream Inc. – Demande concernant un accord d'accès municipal conclu avec la ville de Vancouver*, Politique réglementaire de télécom CRTC 2009-150, 19 mars 2009
- *Demande de la ville de Baie-Comeau relative aux coûts de déplacement des installations de télécommunication de la Société TELUS Communications*, Décision de télécom CRTC 2008-91, 19 septembre 2008
- *Examen de certaines questions liées à l'établissement des coûts de la Phase II*, Décision de télécom CRTC 2008-14, 21 février 2008, modifiée par la Décision de télécom CRTC 2008-14-1, 11 avril 2008
- *Demande de Shaw Cablesystems Limited visant à obtenir l'accès aux voies publiques et aux autres lieux publics du district de Maple Ridge selon des modalités conformes à la décision 2001-23*, Décision de télécom CRTC 2007-100, 25 octobre 2007
- *Ledcor/Vancouver – Construction, exploitation et entretien de lignes de transmission à Vancouver*, Décision CRTC 2001-23, 25 janvier 2001

¹⁴ Les objectifs cités, tels qu'ils sont énoncés dans la *Loi*, sont 7a) favoriser le développement ordonné des télécommunications partout au Canada en un système qui contribue à sauvegarder, enrichir et renforcer la structure sociale et économique du Canada et de ses régions; b) permettre l'accès aux Canadiens dans toutes les régions — rurales ou urbaines — du Canada à des services de télécommunication sûrs, abordables et de qualité; c) accroître l'efficacité et la compétitivité, sur les plans national et international, des télécommunications canadiennes; e) promouvoir l'utilisation d'installations de transmission canadiennes pour les télécommunications à l'intérieur du Canada et à destination ou en provenance de l'étranger; f) favoriser le libre jeu du marché en ce qui concerne la fourniture de services de télécommunication et assurer l'efficacité de la réglementation, dans le cas où celle-ci est nécessaire et h) satisfaire les exigences économiques et sociales des usagers des services de télécommunication.

Annexe à la Décision de télécom CRTC 2016-51

N° de l'article de l'AAM proposé par la ville	Libellé de l'article tel qu'établi par le Conseil [les termes entre guillemets sont une traduction]	Justification du Conseil [les termes entre guillemets sont une traduction]
1e)	Le terme « contractant » comprend les sous-contractants, les travailleurs, les fournisseurs et les manœuvres;	Les « agents » sont exclus de la définition de « contractant » afin de refléter l'utilisation de ces termes distincts dans d'autres dispositions de l'AAM.
1k)	<i>Conserver le libellé tel que proposé par la ville dans sa proposition d'AAM</i>	Bien que l'inclusion de la mention « <i>comprend, sans toutefois s'y limiter,...</i> » peut sembler définir d'une manière large les « activités normales », les activités demeurent restreintes aux « <i>activités qu'exerce la municipalité de façon régulière.</i> »
2	Le présent accord entre en vigueur à la date de publication de la Décision de télécom CRTC 2016-51 et, à moins qu'il ne soit résilié plus tôt conformément aux dispositions qui y sont prévues, prend fin quatre (4) ans après le premier jour du mois où il entre en vigueur. Le présent accord est automatiquement reconduit pour au plus deux (2) périodes de renouvellement consécutives de cinq (5) ans chacune à moins que la municipalité ou la compagnie avise l'autre partie par écrit de son intention de ne pas renouveler l'accord au moins six (6) mois avant l'expiration de l'accord ou de toute période de renouvellement de celui-ci, après quoi l'ensemble des droits et des privilèges ci-dessous prendront fin, sauf pour ce qui est de l'utilisation continue des voies publiques par la compagnie et	Dans les répliques aux demandes de renseignements, les parties ont convenu d'une période initiale de validité de quatre (4) ans.

	des obligations pertinentes de la compagnie et de la municipalité aux termes des articles 15, 17, 20 à 27 et 30 à 41 du présent accord.	
8	Nonobstant l'article 6 et l'article 7, la compagnie peut réaliser des travaux d'entretien de routine, des essais sur le terrain et des branchements d'abonnés sans demander le consentement du commissaire de la ville, mais ne doit en aucun cas causer une altération physique ou une modification à la voie publique ou à l'utilisation de celle-ci, sans avoir obtenu au préalable le consentement par écrit du commissaire de la ville, lequel consentement ne peut être refusé sans motif raisonnable. En cas d'urgence, la compagnie doit être autorisée à procéder à des travaux de réparation qui sont raisonnablement nécessaires pour restaurer les services et/ou en éviter l'interruption, pourvu que la compagnie fournisse un avis au commissaire de la ville dans les deux (2) jours ouvrables précédant l'achèvement des travaux.	<p>On a remplacé « respecte l'article 7 » par « fournit un avis au commissaire de la ville ».</p> <p>Pour respecter l'article 7 tel que présenté initialement dans l'ébauche, Bell Canada aurait à obtenir un consentement écrit avant d'entreprendre des travaux. Toutefois, l'article 8 aborde précisément l'entretien de routine et l'entretien d'urgence pour lesquels Bell Canada n'est pas tenue d'obtenir un consentement au préalable.</p> <p>Le nouveau libellé élimine cette contradiction.</p>
9b)	La compagnie doit fournir des coordonnées détaillées à la municipalité et avoir en tout temps, dans un délai raisonnable, un représentant de la compagnie responsable pour chaque lieu de travail;	Étant donné l'ampleur de ses activités, il serait déraisonnable pour Bell Canada d'avoir des employés de la compagnie qui assistent à l'exécution des travaux à tous les endroits où des travaux sont effectués par un contractant.
9d) et 9e)	Les inspections régulières et/ou de suivi des installations et des travaux de la compagnie visant à vérifier la conformité aux modalités d'un permis d'occupation routière peuvent être menées par la municipalité si cette dernière juge qu'elles sont raisonnablement nécessaires, et ce, à un	<p>Ce libellé remplace celui proposé par la ville pour les articles 9d) et 9e).</p> <p>Le partage des coûts également entre les parties impose à la ville le fardeau additionnel d'agir</p>

	<p>coût partagé également entre la municipalité et la compagnie;</p>	<p>raisonnablement dans la réalisation des inspections, tout en encourageant Bell Canada à exécuter les travaux de manière à ce que la ville ne sente pas le besoin de les inspecter.</p>
9h)	<p>Conformément à la procédure de la municipalité concernant l'installation de services publics sur des réserves routières, telle que modifiée au fil du temps, sans s'y limiter, si la compagnie brise la surface revêtue d'une voie publique, elle doit sans délai la réparer temporairement, puis la remettre sensiblement dans l'état où elle était avant la réalisation de ces travaux, et ce, à la satisfaction raisonnable du commissaire de la ville;</p>	<p>Reflète le libellé convenu par les parties pendant les répliques à la demande de renseignements.</p>
9k)	<p>Si la municipalité exige un arrêt des travaux pour toute raison soulevée de bonne foi sur le plan municipal, pour toute question de santé et de sécurité du public, pour un événement spécial, pour toute situation hors de son contrôle ou pour toute raison valable à l'égard de l'intérêt public relatif à l'accès aux services de communication, y compris au service 9-1-1, la compagnie doit cesser les travaux en question sans délai dès qu'elle reçoit un avis verbal à cet effet de la municipalité, lequel avis doit fournir la raison de la nécessité d'arrêter les travaux. Dans les deux (2) jours ouvrables suivant un ordre verbal d'arrêter les travaux en vertu de ce sous-article, le commissaire de la ville donnera par écrit, à la compagnie, les raisons qui sous-tendent cet ordre et l'avisera du moment où cet ordre pourrait vraisemblablement être levé. Dès que la municipalité lève l'ordre d'arrêter les travaux et en avise immédiatement la compagnie par écrit,</p>	<p>L'ajout de « à l'égard de l'intérêt public à l'accès aux services de communication, y compris au service 9-1-1 » permettra de restreindre la portée de la discrétion accordée à la ville en reconnaissance de l'importance de l'intérêt public relativement à l'assurance d'un accès continu aux services de télécommunication et laissera à la ville la souplesse d'émettre un ordre d'arrêter les travaux lorsque les raisons énumérées ci-après ne sont pas les principales raisons qui sous-tendent cet ordre : la santé et la sécurité du public, un événement spécial ou toute situation hors du contrôle de la ville.</p> <p>La dernière phrase impose une obligation à la ville, soit</p>

	<p>cette dernière peut reprendre les travaux conformément à l'approbation existante;</p>	<p>de ne pas seulement lever l'ordre d'arrêter les travaux une fois que les conditions l'ayant exigée ne sont plus présentes, mais aussi d'aviser immédiatement Bell Canada de la levée de cet ordre.</p>
<p>12</p>	<p>À la demande de la municipalité, lors de la demande de consentement municipal, la compagnie doit fournir à la municipalité, aux frais de la compagnie et dans les deux (2) mois suivant l'achèvement de la construction ou de l'installation de tout équipement, les plans du dossier « conformes à l'exécution » dans un format électronique compatible avec le registre des plans des services publics de l'UCC [Utilities Coordinating Committee].</p> <p>À la demande de la compagnie, et sous réserve de toute restriction de licence liée à la communication d'information, la municipalité doit fournir à la compagnie toute ortho-image ou carte numérique disponible, et ce, aux frais de la municipalité et pour une utilisation par la compagnie comme carte de base sur laquelle se fonder pour demander un permis à la municipalité.</p> <p>À la demande du commissaire de la ville en vue d'appuyer le développement et l'amélioration de l'exactitude du registre des plans des services publics, la compagnie doit fournir à la municipalité, dans un format qui satisfait celle-ci, une liste ou un dossier de l'emplacement de l'équipement installé, modifié, déplacé sur les voies publiques ou retiré de celles-ci par elle ou pour son compte en date de cette demande.</p> <p>Toute l'information fournie ne doit être utilisée que pour faciliter le travail du commissaire de la ville sur le plan de la</p>	<p>On a retiré la référence à la prévision sur trois ans relative aux immobilisations de Bell Canada compte tenu de la preuve indiquant que la compagnie ne maintient pas une telle prévision.</p> <p>On a ajouté un libellé pour préciser la partie qui sera responsable de certaines dépenses précises en vue d'un traitement symétrique des coûts.</p> <p>Le dernier paragraphe aborde des préoccupations relatives à la confidentialité qui ont été soulevées dans le dossier de la présente instance.</p>

	<p>planification relative aux permis de travail et de la délivrance de ceux-ci. L'information doit être protégée par des mesures raisonnables et ne doit pas être communiquée à d'autres que ceux qui en auraient besoin aux fins susmentionnées, ni ne devrait être utilisée à d'autres fins ou combinée à d'autres renseignements.</p>	
13b)	<p>Les repères fournis par la compagnie à la municipalité concernant la préconception doivent contenir suffisamment d'information de conception et de détails de levée tels que raisonnablement exigés par le commissaire de la ville, comme la ligne et l'élévation de l'équipement situé dans les alignements, mais sans l'information sur la profondeur. Si la compagnie n'est en mesure de fournir ni la ligne, ni l'élévation dans un délai convenu d'un commun accord, la municipalité peut facturer à la compagnie tous les coûts raisonnablement engagés par la municipalité pour l'établissement de la ligne ou de l'élévation de l'équipement situé dans les alignements.</p>	<p>Aborde la préoccupation selon laquelle l'information sur les installations de Bell Canada est, dans certains cas, soit incomplète, soit inexistante.</p> <p>Le libellé de cet article est inspiré de celui d'un article semblable d'un AAM approuvé par le Conseil dans la politique réglementaire de télécom 2009-150 afin d'éviter que Bell Canada ait à fournir à la ville un degré de détail qui dépasse ce qui est normalement fourni suivant la pratique dans l'industrie.</p>
16	Retiré	<p>Dans tout l'AAM, on trouve des dispositions détaillées qui portent sur la répartition et le recouvrement des coûts, y compris les coûts de déplacement et les coûts engagés par la ville pour la délivrance de permis.</p> <p>En ce qui concerne les coûts qui n'ont pas été pris en compte dans les articles qui restent, comme les coûts associés à l'administration de l'accord, ces coûts sont des coûts normaux que toute municipalité doit s'attendre à devoir engager afin de</p>

		<p>permettre aux fournisseurs de services de desservir ses résidents et ses entreprises.</p> <p>Bien que l'administration de l'AAM et, par conséquent, la présence de Bell Canada sur le territoire de la ville puissent entraîner un coût initial pour la ville, une telle présence est nécessaire et bénéfique sur le plan économique pour la ville.</p>
18b)	Pertes de revenus de parcomètres (pertes nettes de revenus);	Comme indiqué dans la décision Ledcor, une estimation raisonnable de l'incidence causale de la mise hors service de parcomètres doit représenter la perte nette de revenus et non pas la perte brute.
20	Dès la réception d'un avis écrit de la municipalité d'au moins quatre-vingt-dix (90) jours ou d'une autre période jugée raisonnable compte tenu de la complexité et de la nature des travaux nécessaires à l'exécution du déplacement et pour réduire au minimum la possibilité de pertes ou d'interruptions de service pouvant toucher les clients de la compagnie, la compagnie doit relocaliser ou commencer à relocaliser son équipement sur une voie publique. La municipalité tentera de bonne foi d'éviter les dommages à l'équipement touché par le déplacement et d'aider la compagnie dans ses efforts pour assurer un service ininterrompu à sa clientèle.	Les parties ont convenu de changer l'exigence de présenter un avis écrit à 90 jours.
21	Le calibrage de l'équipement se trouvant sur la voie publique pour permettre un nivellement, un calibrage de l'élévation ou un resurfaçage par la	Un tel calibrage doit être traité comme on traite une demande de déplacement présentée par la ville comme

	<p>municipalité est considéré comme un déplacement, et la répartition des coûts doit être exécutée conformément à l'article 25.</p>	<p>l'énonce l'article 25 de l'AAM puisque le calibrage est le résultat d'une activité entreprise par la ville.</p>
22	<p><i>Conserver le libellé tel que proposé par la ville dans sa proposition d'AAM</i></p>	<p>Cet article aborde la question du déplacement réel des installations de Bell Canada et n'est pas une répétition de l'article 9j), lequel porte sur les réparations liées aux travaux de remise en état.</p>
23	<p><i>Conserver le libellé tel que proposé par la ville dans sa proposition d'AAM</i></p>	<p>La ville doit avoir le pouvoir discrétionnaire de déplacer de l'équipement et d'en recouvrer les coûts auprès de Bell Canada, quelle que soit la situation, si Bell Canada n'a pas répondu adéquatement, conformément aux dispositions de cet accord.</p>
24	<p>La municipalité s'efforcera de bonne foi et dans la mesure du possible de fournir et d'approuver d'autres propositions pour le réacheminement de l'équipement qui se trouve sur la voie publique touchée par le déplacement afin d'assurer un service ininterrompu aux clients de la compagnie. Toutefois, la municipalité ne peut garantir à la compagnie ou aux clients de la compagnie que le service ne sera pas interrompu pendant le déplacement; elle n'est pas non plus responsable de la qualité du service que la compagnie offre à ses clients pendant le déplacement.</p>	<p>Cet article tient compte du fait que la ville n'est pas responsable de s'assurer que les services de Bell Canada sont disponibles pendant les déplacements, mais qu'elle doit tout mettre en œuvre pour limiter, dans la plus grande mesure du possible, l'incidence des déplacements sur les clients de Bell Canada.</p>
26	<p>Avant d'entreprendre tout déplacement, la compagnie doit fournir à la municipalité une estimation de bonne foi et un plan du projet qui précise la main-d'œuvre, le matériel, l'équipement</p>	<p>Cet article apporte à la ville une certitude accrue, dès le départ, relativement aux coûts, tout en permettant à Bell Canada de récupérer les</p>

	<p>et le calendrier, ainsi que le gestionnaire du projet pour un tel déplacement. La municipalité doit être autorisée à examiner et à approuver les travaux et les coûts du déplacement proposés par la compagnie, et la compagnie doit respecter ses estimations de coûts pour ledit déplacement. La compagnie ne doit soumettre aucun coût additionnel à la municipalité, sans le consentement préalable de celle-ci par écrit. Un tel consentement par écrit ne peut être déraisonnablement refusé par la municipalité pour ce qui est des coûts réels engagés pour réaliser les travaux et dans la mesure où de tels coûts additionnels étaient raisonnablement prévisibles au moment où l'estimation et le plan du projet ont été fournis à la municipalité.</p>	<p>coûts qui n'étaient raisonnablement pas prévisibles au moment où l'estimation initiale a été fournie à la ville.</p>
27f)	<p>En aucun cas la municipalité n'est responsable de quelque façon que ce soit des coûts engagés pour le déplacement de l'équipement qui n'est pas installé dans l'emplacement approuvé par la municipalité, étant entendu que la municipalité ne doit pas être autorisée à compter sur des écarts minimes n'ayant aucune incidence importante sur la municipalité, de nature financière ou autre, afin d'éviter la responsabilité des coûts associés au déplacement. Lorsqu'il n'y a pas de dossier ou que les conditions de la voie publique peuvent avoir changé, les parties conviennent d'agir raisonnablement en accordant une compensation relative au déplacement;</p>	<p>Cet article exige que la ville fasse preuve d'une souplesse raisonnable dans les cas où de l'équipement est installé à l'extérieur de l'emplacement approuvé par elle, lorsque la marge d'erreur est raisonnable et qu'il n'y a aucune incidence importante pour la ville.</p>
28 et 29	<p>Chaque fois que la compagnie ne respecte pas les modalités de l'accord, la municipalité doit fournir un avis écrit à la compagnie faisant état de la non-conformité après quoi la municipalité peut suspendre le permis</p>	<p>Le libellé remplace celui proposé aux articles 28 et 29, et fusionne ces articles en un seul.</p> <p>Ce nouvel article traite de la nécessité d'établir des</p>

	<p>d'occupation routière jusqu'à ce que la compagnie et la municipalité conviennent par écrit d'un plan de règlement visant à corriger la situation de non-conformité. À partir de la deuxième occurrence de non-conformité par permis d'occupation routière, la compagnie doit déposer, auprès de la municipalité, une caution, sous la forme d'une lettre de crédit, dans laquelle la municipalité est nommée comme étant la bénéficiaire, dans les cinq (5) jours ouvrables après que la compagnie et la municipalité ont convenu ensemble d'un plan de règlement. Le commissaire de la ville doit fixer le montant de la caution; ce montant doit être proportionnel aux travaux entrepris et ne doit, en aucun cas, être inférieur à 10 000 \$, à moins que les parties en aient ainsi convenu. Quel que soit le nombre d'occurrences de non-conformité associées à un permis d'occupation routière donné, la compagnie doit déposer, auprès de la municipalité, une seule lettre de crédit par permis d'occupation routière.</p> <p>Si une situation de non-conformité n'est pas réglée dans les dix (10) jours ouvrables après que la compagnie et la municipalité se soient entendues quant au plan de règlement, la municipalité peut prélever, de la lettre de crédit, le montant requis pour couvrir les coûts raisonnables de la municipalité aux fins du règlement des cas de non-conformité. La caution, ou ce qu'il en reste le cas échéant, doit être libérée par la municipalité dans les cinq (5) jours ouvrables après que la municipalité ait accepté la finalisation des derniers travaux de remise en état de la voie publique associée au permis d'occupation routière.</p>	<p>incitatifs appropriés (qui, dans cet article, comprennent la suspension possible du permis) pour promouvoir la conformité. On y applique aussi le principe de la neutralité des coûts pour la ville en apportant une certaine assurance, selon laquelle advenant une situation de non-conformité qui entraînerait un fardeau financier pour la ville, celle-ci aurait un accès rapide aux fonds de Bell Canada pour couvrir tout manque de fonds connexe.</p> <p>La possibilité de voir son permis d'occupation routière suspendu jusqu'à ce qu'une entente ait été prise au sujet d'un plan de règlement et le fait d'avoir à verser une caution d'au moins 10 000 \$ sous la forme d'une lettre de crédit constituent des incitatifs appropriés qui permettront de mieux veiller au respect des modalités de l'accord.</p> <p>Toute sanction pécuniaire qui serait imposée en raison d'une situation de non-conformité, telle que proposée initialement par la ville, représenterait un montant provenant d'une source injustifiée de revenus, non pas un simple moyen d'atteindre la neutralité des coûts pour la ville.</p>
--	--	--

38	<p>Les réclamations présentées à la compagnie par une tierce partie ou par la municipalité (un « demandeur ») doivent faire l'objet d'un examen sans délai par la compagnie. La compagnie doit signaler la réclamation à ses experts en estimation de réclamations et/ou assureurs. La compagnie doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que ses experts en estimation de réclamations et/ou assureurs amorcent un examen de la réclamation immédiatement après en avoir été informés et doit informer le demandeur par lettre de sa position concernant le règlement dès que possible. La compagnie ou son représentant aux réclamations ou son assureur doit inclure, dans la lettre de règlement, les motifs de sa position. À défaut de suivre cette procédure, la municipalité pourra désigner un expert en réclamations indépendant pour examiner la réclamation, et ce, aux frais de la compagnie.</p>	<p>Ce libellé est fondé sur le texte proposé par Bell Canada. Comme Bell Canada, le Conseil est d'avis qu'il ne peut dicter aux assureurs la manière de régler les réclamations.</p>
----	--	--