

**PROJET DE LOI C-27 :
LOI SUR LES AÉROPORTS DU CANADA**

**David Johansen
Division du droit et du gouvernement**

Le 10 avril 2003



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Direction de la
recherche parlementaire**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-27

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture : 20 mars 2003

Deuxième lecture :

Rapport du comité :

Étape du rapport :

Troisième lecture :

Sanction royale :

Lois du Canada

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture :

Deuxième lecture :

Rapport du comité :

Étape du rapport :

Troisième lecture :

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE	1
DESCRIPTION ET ANALYSE	2
A. Titre abrégé, définitions, champ d'application et politique nationale des aéroports (art. 1 à 7).....	2
1. Titre abrégé et définitions	2
2. Champ d'application	2
3. Politique nationale des aéroports	3
B. Partie 1 – Attributions, pouvoirs et obligations (art. 8 à 34).....	3
1. Attributions du Ministre.....	3
2. Mesures d'urgence	4
3. Rôle et obligations générales des exploitants d'aéroport.....	5
4. Accès équitable aux installations aéroportuaires	6
5. Créneaux	7
C. Partie 2 – Prorogation et création des administrations aéroportuaires (art. 35 à 58).....	9
1. Prorogation.....	9
2. Siège social, dissolution et capacité et pouvoirs.....	11
3. Activités des administrations aéroportuaires	13
4. Investissement dans une autre personne morale	14
D. Partie 3 – Gouvernance d'entreprise (art. 59 à 99).....	15
1. Application.....	15
2. Nomination et révocation des administrateurs.....	15
3. Administrateurs.....	17
4. Obligations du conseil, président et réunions	17
5. Comités du conseil.....	18
6. Vérificateur	19
7. Règles sur les conflits d'intérêts	20
8. Appels d'offres.....	20
9. Consultation	21

	Page
E. Partie 4 – Obligations des administrations aéroportuaires (art. 100 à 118).....	21
1. Application de la partie 4 et noms des aéroports	21
2. Utilisation du sol	22
3. Plan directeur de l’aéroport.....	22
4. Environnement.....	23
5. Normes de construction et de prévention des incendies	24
6. Acquisition de terrains	25
7. Autres obligations	25
F. Partie 5 – Communication et responsabilité (art. 119 à 141).....	26
1. Application.....	26
2. Plan d’entreprise	26
3. États financiers.....	26
4. Rapport du vérificateur	27
5. Rapport annuel	27
6. Assemblée annuelle et réunion avec les organismes de sélection	27
7. Accès du public aux documents.....	28
8. Sondage, indicateurs de rendement et examens du rendement.....	28
G. Partie 6 – Redevances d’aéroport (art. 142 à 182).....	29
1. Application.....	29
2. Imposition des redevances	29
3. Principes d’imposition et d’établissement et de révision des redevances.....	30
4. Règles relatives aux préavis et aux annonces	31
5. Consultations et observations	31
6. Date de prise d’effet.....	31
7. Appels	31
8. Autres dispositions visant les redevances passagers.....	31
9. Mise en conformité des redevances existantes	31
10. Saisie et rétention d’aéronefs	32
H. Partie 7 – Mesures de contrainte (art. 183 à 210)	32
1. Visites	32
2. Infractions et peines	33
3. Pénalités	34
I. Partie 8 – Modifications connexes, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 211 à 215)	36
COMMENTAIRE.....	36



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-27 : LOI SUR LES AÉROPORTS DU CANADA*

CONTEXTE

Le 20 mars 2003, l'honorable David Collenette, ministre des Transports, présentait à la Chambre des communes le projet de loi C-27 : Loi sur les aéroports du Canada. Dans un communiqué publié le même jour, le Ministre mentionnait que le projet de loi portait modernisation du régime de gestion des administrations aéroportuaires et établissait un cadre de divulgation et de reddition de comptes pour les principaux aéroports canadiens.

Le projet de loi comprend le texte d'une nouvelle politique nationale sur les aéroports, qui remplace la politique actuelle, annoncée en 1994, qui établissait le cadre grâce auquel le gouvernement fédéral a pu mettre en œuvre la commercialisation des aéroports dont il était propriétaire. Le projet de loi vient compléter le cadre législatif de l'infrastructure de transport du Canada (tous les modes), dans la même optique que d'autres initiatives législatives, telles que celles portant sur le système de navigation aérienne et sur les ports du Canada.

Le projet de loi énonce les attributions et responsabilités respectives du gouvernement fédéral et des exploitants des aéroports touchés.

Selon des fonctionnaires du ministère des Transports, le dépôt du projet de loi est l'aboutissement de cinq années d'études poussées, de consultations auprès des parties intéressées et d'élaboration de la politique. Il tient compte des recommandations issues de l'examen des baux des administrations aéroportuaires locales (1997-2000), du rapport d'octobre 2000 du vérificateur général, du rapport de juin 2001 du Comité d'examen de *Loi sur les transports au Canada*, du rapport de septembre 2002 de l'Observatrice indépendante de la transition de la

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

restructuration de l'industrie du transport aérien et du vingt et unième rapport (mai 2002) du Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes (à propos des transferts des aéroports). Il s'appuie sur dix années d'expérience de dessaisissements et remplit aussi un des engagements pris dans le Livre blanc du gouvernement fédéral intitulé *Droit devant nous – Une vision pour les transports au Canada* (rendu public le 25 février 2003) et fait partie du programme du gouvernement relatif à la gouvernance dont il est question dans le discours du Trône de 2002.

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Titre abrégé, définitions, champ d'application et politique nationale des aéroports (art. 1 à 7)

1. Titre abrégé et définitions

Le projet de loi C-27 est intitulé Loi sur les aéroports du Canada (art. 1). L'article 2 donne les définitions nécessaires à son application.

2. Champ d'application

Le projet de loi lie Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province (art. 3). Le projet de loi ne s'applique pas aux aéroports exploités sous l'autorité du ministre de la Défense nationale (art. 4).

Le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier les annexes 1 ou 2 du projet de loi (art. 5). L'annexe 1 est la liste des administrations aéroportuaires, des aéroports et des dates de transfert, c'est-à-dire la date du transfert juridique de la gestion d'un aéroport du gouvernement fédéral à une administration aéroportuaire. Puisque certaines parties du projet de loi s'appliquent uniquement aux aéroports inscrits à l'annexe 1, un mécanisme s'impose pour modifier périodiquement cette liste. L'annexe 2 contient la liste des aéroports qui *ne sont ni* des aéroports exploités par des administrations aéroportuaires et inscrits à l'annexe 1, *ni* des aéroports exploités par les territoires, *ni* des aéroports où le trafic est supérieur à 200 000 embarquements et débarquements de passagers par année, *mais* qui sont néanmoins des aéroports considérés importants et donc régis par le projet de loi.

En cas d'incompatibilité entre un bail aéroportuaire antérieur consenti à un exploitant d'aéroport et les dispositions du projet de loi, ces dernières l'emportent (art. 6).

3. Politique nationale des aéroports

L'article 7 énonce la nouvelle politique nationale des aéroports, qui remplace la version de 1994, qui portait avant tout sur la commercialisation des aéroports de propriété fédérale.

D'après les porte-parole du Ministère, des changements importants se sont produits dans l'industrie aéronautique depuis 1994 et le nouvel énoncé rend mieux compte des intérêts des Canadiens et des besoins des milieux aéroportuaires.

B. Partie 1 – Attributions, pouvoirs et obligations (art. 8 à 34)

1. Attributions du Ministre

L'article 8 établit le rôle du ministre des Transports, qui est, relativement aux aéroports, de protéger l'intérêt public d'une manière compatible avec la politique nationale des aéroports exposée à l'article 7. Le Ministre peut, à tout moment, vérifier ou examiner ou demander qu'on vérifie ou examine les activités et affaires d'une administration aéroportuaire (par. 9(1)). Ce pouvoir est jugé nécessaire pour que le Ministre puisse s'acquitter du rôle que lui confie l'article 8. La personne menant la vérification ou l'examen a tous les pouvoirs d'un inspecteur, pouvoirs exposés à la partie 7 du projet de loi (par. 9(2)). Ces pouvoirs sont nécessaires pour que le vérificateur ou l'inspecteur dispose de tous les renseignements pertinents pour s'acquitter de son travail.

Seuls le Ministre ou une personne qu'il a expressément désignée par écrit peuvent exercer les pouvoirs conférés au Ministre par le projet de loi (art. 10). Cette disposition fait en sorte que les administrations aéroportuaires puissent prendre connaissance d'une preuve officielle de la délégation de pouvoirs du Ministre.

Aucune disposition du projet de loi ne peut porter atteinte au pouvoir conféré au Ministre par toute autre loi fédérale (art. 11).

Le paragraphe 12(1) dispose qu'un ordre donné par le Ministre en vertu du projet de loi n'est pas un texte réglementaire au sens de la *Loi sur les textes réglementaires*. D'après des fonctionnaires du Ministère, le Ministre ne donne un ordre qu'en des circonstances exceptionnelles et, dans les rares cas où il le fait, cet ordre doit être respecté, sinon immédiatement, du moins dans un *bref délai*. Ils signalent que les dispositions de *Loi sur les textes réglementaires* ne conviennent pas à une mise en application rapide de ces ordres.

L'ordre donné par le Ministre est définitif et non susceptible de recours judiciaire (par. 12(2)). En effet, le recours judiciaire pourrait nuire à la mise en application rapide d'un ordre. De plus, aucune action en dommages-intérêts ne peut être intentée à l'égard de mesures prises en application d'un ordre du Ministre (par. 12(3)). Le Ministre peut assortir des modalités qu'il estime indiquées tout ordre qu'il est autorisé à donner (par. 12(4)).

Le Ministre doit faire procéder à un examen de la nouvelle loi après la cinquième année suivant la sanction royale. Les deux Chambres doivent recevoir le rapport des résultats de l'examen dans les 15 premiers jours de séance après l'achèvement du rapport (art. 13).

2. Mesures d'urgence

Le paragraphe 14(1) dispose que le gouverneur en conseil a l'autorité de prendre, par décret, les mesures qu'il l'estime nécessaire pour protéger l'« infrastructure aéroportuaire essentielle » (ou d'ordonner à un exploitant d'aéroport ou à toute autre personne de les prendre) si, à son avis, l'exploitation des aéroports fait l'objet d'une perturbation extraordinaire, effective ou imminente (sauf un conflit de travail), ou que le fait de ne pas prendre ces mesures serait contraire aux intérêts des usagers ou du public et qu'aucune autre disposition du projet de loi ou d'une autre loi fédérale ne permet de corriger la situation ou d'y remédier. La raison en est, selon les porte-parole du Ministère, que le gouvernement fédéral doit pouvoir agir dans l'intérêt du public pour protéger l'infrastructure aéroportuaire essentielle du pays. Le décret ne vaut que pour 90 jours, mais peut être prolongé par le gouverneur en conseil pour une autre période de même durée (par. 14(2) et (3)). Le Ministre doit faire déposer le décret devant chaque Chambre du Parlement dans les sept premiers jours de séance suivant la date où il est pris (par. 14(4)). Le décret déposé est renvoyé pour examen au comité permanent désigné à cette fin par le Parlement (par. 14(5)). Les deux Chambres peuvent, par résolution, abroger le décret avant l'expiration des 30 jours de séance suivant le jour du dépôt du décret devant les deux Chambres du Parlement, auquel cas celui-ci cesse d'avoir effet le jour de l'adoption de la résolution ou le jour précisé à cette fin dans la résolution adoptée (par. 14(6)). Le décret n'est pas un texte réglementaire au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* (par. 14(7)). Pour ce qui précède, on entend par « infrastructure aéroportuaire essentielle » ce qui suit (par. 14(8)) :

installations, services, systèmes informatiques et biens qui permettent l'exploitation des aéroports et qui sont essentiels à la santé, à la sûreté, à la sécurité et au bien-être économique des Canadiens ou au fonctionnement efficace d'un ou de plusieurs gouvernements au Canada.

3. Rôle et obligations générales des exploitants d'aéroport

L'exploitant d'aéroport a pour rôle d'exploiter l'aéroport d'une manière compatible avec la politique nationale des aéroports et le projet de loi (art. 15).

Les exploitants d'aéroport fournissent au Ministre, selon les modalités qu'il établit (notamment de forme et de temps), les renseignements qu'il estime nécessaires pour l'exercice de ses attributions (art. 16). Les exploitants d'aéroport doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour que le Canada puisse honorer ses obligations internationales dans le cadre d'accords bilatéraux et multilatéraux relatifs à l'aéronautique et au commerce (art. 17). Le Canada est partie signataire de nombres de conventions et de traités internationaux (p. ex. l'ALENA) et les aéroports jouent un rôle pour ce qui est du respect des obligations du Canada dans le cadre de ces accords.

Les exploitants d'aéroport qui desservent le trafic international doivent, bien en vue à l'arrivée des passagers internationaux, installer des panneaux leur souhaitant la bienvenue au Canada et exhiber le drapeau canadien; ils doivent aussi exhiber le drapeau canadien dans d'autres lieux en vue de l'aéroport (par. 18(1)). Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements à cet égard (par. 18(2)). De plus, les exploitants d'aéroport doivent, dans leur établissement, aider le gouvernement à accueillir et à faciliter les visites officielles de dignitaires étrangers au Canada (art. 19).

Les exploitants d'aéroport doivent autoriser, dans leur aéroport, le décollage ou l'atterrissage sans frais de tous les aéronefs militaires canadiens et de tous les aéronefs civils propriété de Sa Majesté du chef du Canada et affectés exclusivement à son service ou appartenant à un gouvernement étranger, sauf ceux désignés par le gouverneur en conseil et pour lesquels des redevances peuvent être imposées (art. 20). Cette exception s'impose afin que les aéroports canadiens imposent des redevances à certains États qui, contrairement à la pratique internationale, exigent des droits des aéronefs d'État canadiens qui atterrissent à leurs aéroports ou en décollent.

L'article 21 touche les renseignements concernant les « redevances » définies à l'article 2 comme étant des redevances aéronautiques ou des redevances passagers ou les deux à la fois. L'article 2 précise que « redevance aéronautique » s'entend du droit exigé des transporteurs aériens ou autres exploitants d'aéronef pour l'utilisation par eux « d'installations et de services de l'aérogare et du côté piste » (également définis à l'art. 2), par exemple les

redevances d'atterrissage et les droits d'aérogare. La « redevance passagers » est définie à l'article 2 comme le droit imposé aux passagers pour l'utilisation par eux de ces installations et services. Il faut distinguer les redevances aéronautiques des redevances passagers, car certaines des exigences de la partie 6 à propos des redevances diffèrent selon qu'il s'agit de redevances aéronautiques ou de redevances passagers.

Sur demande, l'exploitant d'aéroport met à la disposition de quiconque en fait la demande un document d'information sur les redevances imposées à son aéroport : le montant de chaque redevance, les personnes visées par chacune et les conditions afférentes, ainsi que la méthode retenue par l'exploitant d'aéroport pour percevoir ces redevances (par. 21(1)). Les exploitants d'aéroport doivent afficher une version électronique de l'information sur leur site Internet, s'ils en ont un (par. 21(2)).

Les exploitants d'aéroport doivent aussi, sur demande, fournir au Ministre ou à un autre ministre désigné dans la *Loi sur la protection civile*, les installations, les terrains, les services et les ressources humaines voulus pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations aux termes de cette loi (art. 22).

Sous réserve de deux exceptions précisées, aucun exploitant d'aéroport n'a le droit de communiquer des renseignements financiers, commerciaux ou techniques qui lui sont fournis par un transporteur aérien et qui sont traités de façon constante comme confidentiels par celui-ci (par. 23(1)). Une des exceptions est l'obligation qu'a l'exploitant d'aéroport de fournir l'information au Ministre en application de l'article 16 pour que celui-ci s'acquitte de ses responsabilités. L'autre est la divulgation faite de façon à ne pas identifier ou à ne pas permettre d'identifier le transporteur aérien (par. 23(2)).

4. Accès équitable aux installations aéroportuaires

Le paragraphe 24(1) oblige les autorités aéroportuaires et autres exploitants d'aéroport à fournir aux transporteurs aériens qui exploitent un aéronef à leur aéroport un accès équitable aux installations et à l'aérogare conformément aux sous-alinéas a)(i) à (iv) de la définition des « activités essentielles » de l'article 2. Toutefois, les exploitants d'aéroport ne sont pas tenus de construire une nouvelle installation ou une nouvelle aérogare ou de procéder à des travaux d'expansion pour se conformer à l'exigence sus-mentionnée (par. 24(2)). Quelques exceptions au paragraphe 24(1) sont exposées au paragraphe 24(3).

Selon le paragraphe 25(1), les exploitants d'aéroport doivent publier une déclaration précisant de quelle façon ils comptent respecter leurs obligations en matière d'accès équitable prévues à l'article 24. La déclaration, dont le contenu obligatoire est précisé au paragraphe 25(3), doit être publiée dans l'année suivant le jour où la personne devient un exploitant d'aéroport (par. 25(2)). La déclaration doit être actualisée en cas de changement à l'information touchant quelque élément de son contenu (par. 25(4)).

Le paragraphe 26(1) autorise le Ministre à ordonner à un exploitant d'aéroport de prendre toute mesure qui, à son avis, est nécessaire pour qu'il se conforme à ses obligations en matière d'accès équitable et prévues au paragraphe 24(1). Le paragraphe 26(2) confère aussi au Ministre le pouvoir de donner un ordre dans les circonstances qui y sont précisées.

5. Créneaux

Pour l'application du projet de loi, le « créneau » est défini à l'article 2 comme la période attribuée à une personne et au cours de laquelle l'atterrissage ou le décollage de l'aéronef qu'elle exploite à l'aéroport sont autorisés. Les créneaux sont la propriété de Sa Majesté du chef du Canada (art. 27). D'après les porte-parole du Ministère, la disponibilité et la durée des créneaux peuvent être un facteur important influant sur le niveau de concurrence des services aériens au Canada. Par conséquent, l'affirmation que les créneaux appartiennent à Sa Majesté fait en sorte que, au besoin, le gouvernement puisse intervenir pour garantir une saine gestion des créneaux.

Le paragraphe 28(1) autorise le Ministre à désigner par ordre tout aéroport où la coordination des créneaux est nécessaire, après avoir consulté l'exploitant de l'aéroport et NAV CANADA. Le Ministre peut préciser dans la désignation les périodes visées et le nombre maximal de créneaux qui peuvent être attribués pendant telle ou telle période. Le Ministre peut, par arrêté, annuler, demander ou renouveler une désignation (par. 28(2)).

Si le Ministre, par désignation, décide qu'un aéroport nécessite une coordination des créneaux ou si les transporteurs aériens utilisant l'aéroport, après avoir consulté l'exploitant de l'aéroport, estiment que la coordination est souhaitable, les transporteurs aériens et l'exploitant de l'aéroport peuvent, par entente, choisir un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux (par. 29(1)). Les transporteurs aériens et l'exploitant de l'aéroport peuvent s'entendre sur leur relation contractuelle avec le coordonnateur, y compris sur sa rémunération et leur responsabilité respective concernant le versement de cette rémunération (par. 29(2)). Si les

transporteurs aériens et l'exploitant de l'aéroport ne s'entendent pas sur le choix d'un coordonnateur ou sur leur relation contractuelle avec lui, le Ministre a le pouvoir de choisir le coordonnateur ou de décider des conditions de son engagement (par. 29(3)). Les coordonnateurs chargés de l'attribution des créneaux ne sont pas des agents de Sa Majesté du chef du Canada (par. 29(4)).

En application du paragraphe 30(1), le coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux doit attribuer, renouveler et retirer des créneaux conformément aux règlements ou, à défaut de règlement, de manière conforme aux procédures d'attribution des créneaux en vigueur dans l'industrie internationale du transport aérien. Sous réserve de l'article 32, le coordonnateur peut attribuer, renouveler ou retirer des créneaux uniquement si l'exploitant de l'aéroport a confirmé la disponibilité, à l'aérogare, des installations et services nécessaires (par. 30(2)).

Selon le paragraphe 31(1), l'exploitant de l'aéroport et les transporteurs aériens qui utilisent l'aéroport doivent fournir au coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux tout renseignement en leur possession et qui, de l'avis de ce dernier, est nécessaire à l'exécution de ses fonctions. Sous réserve des exceptions mentionnées plus loin, le coordonnateur ne doit pas divulguer de renseignements financiers, commerciaux ou techniques confidentiels fournis par un transporteur aérien ou un exploitant d'aéroport et traités de façon constante comme confidentiels par le transporteur aérien ou l'exploitant (par. 31(2)). Toutefois, l'information peut être divulguée si cela est fait de façon à ne pas divulguer l'identité de la source d'information (par. 31(4)). De plus, le coordonnateur doit fournir au Ministre l'information que celui-ci estime nécessaire à l'exercice de ses attributions (par. 31(3)).

Le paragraphe 32(1) permet au Ministre d'ordonner à un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux, ou à un exploitant d'aéroport, s'il n'y a pas de coordonnateur, d'attribuer, de renouveler ou de retirer un ou plusieurs créneaux à l'intérieur d'une période précisée si, de l'avis du Ministre, cette décision est nécessaire pour garantir un accès équitable aux créneaux aux transporteurs aériens canadiens fournissant des services de transport aérien intérieur. Le paragraphe 32(2) autorise le Ministre, avec l'aval du ministre des Affaires étrangères, à ordonner à un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux ou à l'exploitant de l'aéroport, s'il n'y a pas de coordonnateur, de retirer un créneau aux transporteurs étrangers ou de leur retirer un certain nombre de créneaux à l'intérieur d'une période déterminée. (Le gouvernement du Canada n'a pas actuellement le pouvoir de retirer des créneaux aux transporteurs

étrangers dans les aéroports canadiens.) L'ordre donné par le Ministre a préséance sur les règlements pris en application du projet de loi, dans la mesure de son incompatibilité (par. 32(3)).

Il est interdit, en application du paragraphe 33(1), à une personne à laquelle on a attribué un créneau, de le vendre ou de le céder. Toutefois, malgré cet interdit, la personne à laquelle on a attribué un créneau peut, conformément au règlement, prêter le créneau sans frais à une autre personne ou l'échanger pour un autre créneau. En l'absence de règlement, le prêt ou l'échange ne peut avoir lieu qu'après que le coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux, ou s'il n'y a pas de coordonnateur, l'exploitant de l'aéroport en a été averti (par. 33(2)). Les porte-parole du Ministère précisent que l'interdiction de vente pure et simple ou de transfert permanent des créneaux est une protection contre la mauvaise utilisation des créneaux pour des raisons de concurrence, à savoir empêcher d'autres transporteurs aériens d'obtenir des créneaux.

L'article 34 permet au gouverneur en conseil de prendre des règlements sur les créneaux, y compris le choix de coordonnateurs chargés de l'attribution des créneaux, sur l'attribution, le renouvellement et le retrait des créneaux, de même que sur le prêt ou l'échange de créneaux.

C. Partie 2 – Prorogation et création des administrations aéroportuaires (art. 35 à 58)

1. Prorogation

Le paragraphe 35(1) prévoit que les autorités aéroportuaires constituées *sous régime fédéral* en vertu de la partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* sont inscrites à la colonne 1 de la partie 1 de l'annexe 1 et sont prorogées en tant que personnes morales sous le régime du projet de loi sous l'appellation qui leur est donnée à la colonne 2 de la partie 1 de l'annexe 1. Le paragraphe 35(2) autorise le gouverneur en conseil à proroger, par décret, toute administration aéroportuaire constituée sous le régime d'une loi *provinciale* et dont le nom est inscrit à la colonne 1 de la partie 2 de l'annexe 1 en ajoutant cette administration à la colonne 2 de la partie 1 de l'annexe 1, après que la prorogation en tant que personne morale conformément au projet de loi a été autorisée par les lois de la province où elle est constituée. L'administration est alors prorogée sous le régime du projet de loi en tant que personne morale sous le nom indiqué à la colonne 2 de la partie 1 de l'annexe 1, le jour même où son nom est ajouté à la partie 1 de l'annexe 1.

Les actes constitutifs de chaque administration aéroportuaire, sauf ses règlements administratifs, perdent tout effet le jour de leur prorogation sous le régime du projet de loi (par. 35(3)). Les administrations aéroportuaires doivent, dans les trois mois de leur prorogation sous le régime du projet de loi, faire tenir au Ministre copie de leurs nouveaux règlements administratifs sous le régime du projet de loi. Les règlements administratifs existants demeurent en vigueur jusqu'à l'adoption des règlements administratifs les remplaçant (par. 35(4)).

Les désignations d'administrations aéroportuaires à titre d'administrations aéroportuaires désignées en application de la *Loi relative aux cessions d'aéroport (dispositions diverses)* demeurent en vigueur (par. 35(5)). Cette disposition s'impose pour que les avantages et les obligations découlant de la désignation d'administration aéroportuaire en vertu de cette loi ne disparaissent pas à l'entrée en vigueur du projet de loi.

La mention d'une administration aéroportuaire sous son nom, dans tout document antérieur à sa prorogation en tant que personne morale en vertu du projet de loi, est réputée être mention de l'administration aéroportuaire sous l'appellation avec laquelle elle est prorogée (par. 35(6)).

Le paragraphe 36(1) permet au gouverneur en conseil d'ajouter par décret le nom d'une nouvelle administration aéroportuaire à la partie 1 de l'annexe 1; le décret doit comporter le nom des premiers administrateurs de l'administration et contenir ses premiers règlements administratifs. Cette disposition permettra de créer de nouvelles administrations aéroportuaires dans l'avenir et de les assujettir au régime du projet de loi. Le jour où le nom d'une nouvelle administration aéroportuaire est ajouté à la partie 1 de l'annexe 1, elle devient une personne morale régie par le projet de loi (par. 36(2)).

Le paragraphe 37 dispose que les biens, les droits et les obligations d'une administration aéroportuaire prorogée en tant que personne morale sous le régime du projet de loi demeurent les biens, les droits et les obligations de la personne morale.

Selon le paragraphe 38(1), l'administration aéroportuaire inscrite à la partie 1 de l'annexe 1 doit déposer auprès du Ministre de nouveaux règlements administratifs sous le régime du projet de loi dans les *trois mois suivant l'entrée en vigueur de l'article*. Toute modification subséquente des règlements administratifs doit être déposée auprès du Ministre dans les 30 jours suivant son adoption. De la même façon, en application du paragraphe 38(2), l'administration aéroportuaire constituée sous le régime d'une loi provinciale et inscrite actuellement à la colonne 1 de la partie 2 de l'annexe 1, mais dont le nom est ajouté à la partie 1 de l'annexe 1 par

décret du gouverneur en conseil (mentionné au par. 35(2)), doit déposer auprès du Ministre de nouveaux règlements administratifs conformes au projet de loi dans les *trois mois suivant leur adoption*. Toute modification subséquente aux règlements administratifs doit être déposée auprès du Ministre dans les 30 jours suivant son adoption.

Si, de l'avis du Ministre, les règlements administratifs d'une administration aéroportuaire ne sont pas conformes au projet de loi, le Ministre peut, dans les 90 jours suivant le dépôt des règlements administratifs ou modifications, ordonner à l'administration de modifier ses règlements administratifs pour les rendre conformes et préciser dans son ordre la date à laquelle la modification doit être apportée (par. 38(3)). L'administration aéroportuaire doit informer sans retard les « organismes de sélection » (définis à l'art. 2) de toute modification à ses règlements administratifs (par. 38(4)). Tout règlement administratif (ou toute modification) non conforme à l'article 38 cesse d'être en vigueur (par. 38(5)).

En application de l'article 39, les règlements administratifs mentionnés à l'article 38 doivent comporter les dispositions voulues pour modifier le mode de proposition et de nomination des administrateurs pour le rendre conforme aux dispositions du projet de loi dès que possible et au plus tard dans le délai précisé à cet article.

Les règlements administratifs, plans ou autres documents que l'administration aéroportuaire doit adopter ou préparer sous le régime du projet de loi ne sont pas des textes réglementaires au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* (art. 40). Cette disposition élimine la possibilité que ces documents soient considérés comme des textes réglementaires, ce qui aurait pour effet d'imposer l'obligation de publication officielle applicable aux textes réglementaires (en vertu de cette loi), lorsque les administrations aéroportuaires préparent ces documents.

2. Siège social, dissolution et capacité et pouvoirs

Le siège social d'une administration aéroportuaire doit être situé à l'aéroport qui lui a été loué ou à proximité, ou dans la municipalité la plus importante desservie par lui (art. 41).

Selon le paragraphe 42(1), le gouverneur en conseil peut, par décret, dissoudre une administration aéroportuaire en supprimant son nom de la partie 1 de l'annexe 1, s'il est convaincu que l'administration a honoré toutes ses obligations ou a constitué une provision suffisante pour les honorer. À sa dissolution, la totalité des biens de l'administration

aéroportuaire est cédée à Sa Majesté du chef du Canada ou, sinon, à l'entité chargée de remplacer l'administration aéroportuaire dissoute désignée par le Ministre (par. 42(2)).

En cas de dissolution, l'article 43 autorise le gouverneur en conseil à prendre un décret portant application de toute mesure nécessaire au transfert des biens d'une administration aéroportuaire et à la poursuite de l'exploitation de l'aéroport.

Le paragraphe 44(1) dispose que l'objet de l'administration aéroportuaire est d'exercer son « entreprise aéroportuaire » (définie à l'art. 2 comme étant une entreprise qui a pour objet d'exploiter, de gérer, d'entretenir et d'aménager un aéroport) en conformité avec le projet de loi. Dans la réalisation de son objet, l'administration aéroportuaire doit tenir compte des intérêts des usagers et de la contribution de l'aéroport au système de transport aérien national et à l'économie et au public de la région qu'il dessert (par. 44(2)).

L'administration aéroportuaire n'est pas mandataire de Sa Majesté du chef du Canada (art. 45). L'objet de cette disposition est de veiller à ce que Sa Majesté du chef du Canada ne devienne pas responsable des dettes des administrations aéroportuaires. Dans une relation mandant-mandataire, le mandant est responsable des activités du mandataire.

Le paragraphe 46(1) dispose que, sous réserve des autres dispositions du projet de loi, l'administration aéroportuaire a la capacité juridique d'une personne physique. De plus, elle peut prendre des règlements administratifs et émettre des obligations ou des débentures ou tout autre titre de créance (par. 46(2) et (3)). Puisqu'une personne physique ne peut prendre des règlements administratifs ni émettre des obligations ou des débentures, le projet de loi doit accorder explicitement ces pouvoirs.

L'administration aéroportuaire est une personne morale sans capital-actions. Elle doit affecter la totalité de ses recettes à la réalisation de son objet en conformité avec le projet de loi et ne peut procéder à aucune distribution de son excédent (art. 47). Cette disposition a pour objet de conserver aux administrations aéroportuaires leur statut d'organismes sans but lucratif et, ainsi, leur capacité d'exonération d'impôt.

L'article 48 autorise une administration aéroportuaire à investir l'argent de ses réserves, ou les montants non requis à court terme, uniquement dans les instruments financiers mentionnés dans ce paragraphe.

Lorsqu'elle a conclu une entente, l'administration aéroportuaire, ou son garant, ne peut prétendre que la transaction n'est pas valide parce que ses règlements administratifs n'autoriseraient pas la transaction ou que l'administrateur de l'administration aéroportuaire, un

dirigeant ou un mandataire a outrepassé ses pouvoirs ou que les documents utilisés par ceux-ci n'étaient pas valides (par. 49(1)). Toutefois, ce qui précède ne s'applique pas si la personne qui a acquis des droits aux termes de la transaction savait ou aurait dû savoir que la partie agissant pour l'administration aéroportuaire outrepassait ses pouvoirs, que les règlements administratifs n'étaient pas respectés ou que les documents étaient invalides (par. 49(2)).

3. Activités des administrations aéroportuaires

Le paragraphe 50(1) dispose qu'une administration aéroportuaire ne peut posséder ou exploiter une entreprise qui n'est pas une « entreprise aéroportuaire » au sens de l'article 2, soit une entreprise qui a pour objet d'exploiter, de gérer, d'entretenir et d'aménager un aéroport. Le paragraphe 50(2) établit la règle générale concernant les activités qu'une administration aéroportuaire peut exercer dans son entreprise aéroportuaire. L'administration aéroportuaire doit exercer son entreprise aéroportuaire seule, sans conclure d'accord de coentreprise ni de contrat de société avec une autre personne (par. 50(3)). Elle ne peut exploiter une entreprise de transport aérien, ni être transporteur aérien, ni avoir une participation dans ce genre d'entreprise (par. 50(4)).

Aux termes du paragraphe 51(1), l'exécution des « activités essentielles » (définies à l'art. 2) est réservée *a)* à une administration aéroportuaire ou *b)* à une personne agissant au nom de l'administration aéroportuaire et qui satisfait aux conditions énoncées à l'alinéa 51(1)*b)*. Dans l'exécution de ses activités essentielles, l'administration aéroportuaire peut conclure un contrat en vertu duquel une personne lui fournit des services pourvu que cette personne mène ses opérations avec l'administration dans des conditions commerciales et non à titre d'entité dans laquelle l'administration aurait une participation (par. 51(2)), tandis que le paragraphe 51(3) prévoit une exception.

Les « activités complémentaires » (définies à l'art. 2) ne peuvent être exécutées que par l'administration aéroportuaire elle-même, une personne morale mentionnée au paragraphe 54(1) ou une autre personne qui n'est pas une personne morale dans laquelle l'administration aéroportuaire a une participation (par. 52(1)), tandis que le paragraphe 52(2) prévoit une exception.

4. Investissement dans une autre personne morale

L'article 53 doit se lire avec le paragraphe 50(1) qui, comme nous l'avons mentionné, dispose qu'une administration aéroportuaire ne peut ni posséder ni exploiter aucune entreprise qui n'est pas une entreprise aéroportuaire au sens de l'article 2. Selon l'article 53, aucune administration aéroportuaire ne peut avoir une participation dans quelque entité, sauf une filiale ou une autre personne morale définie au paragraphe 54(1). De plus, aucune filiale ne peut avoir une participation dans quelque entité sauf une personne morale. Le terme « filiale » est défini à l'article 2 comme désignant une personne morale dont l'administration aéroportuaire détient plus de la moitié des actions, soit elle-même, soit par l'entremise d'une ou de plusieurs autres personnes morales dans lesquelles elle détient plus de la moitié des actions.

Le paragraphe 54(1) expose les critères auxquels doit satisfaire une personne morale sous contrôle canadien pour qu'une administration aéroportuaire puisse y avoir une participation. Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement les critères applicables à ces personnes morales et ajouter de nouveaux critères (par. 54(2)).

La personne assumant la présidence d'une administration aéroportuaire ne peut assumer celle d'une personne morale sous contrôle canadien dans laquelle l'administration aéroportuaire a une participation au sens de l'article 54 et pas plus de 49 p. 100 des administrateurs de l'administration aéroportuaire ne peuvent être administrateurs de cette personne morale (par. 55(1)). Les personnes morales sous contrôle canadien dans lesquelles l'administration aéroportuaire peut avoir une participation aux conditions de l'article 54 doivent divulguer les détails des contrats supposant des dépenses supérieures à 100 000 \$ et non adjugés dans le cadre d'un mécanisme public d'appel d'offres (par. 55(2)).

Le paragraphe 56(1), qui porte sur les filiales, doit se lire en même temps que l'article 53 susmentionné. Une filiale d'administration aéroportuaire doit satisfaire aux critères établis au paragraphe 56(1). Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement ces critères et ajouter d'autres critères s'appliquant aux filiales (par. 56(2)). Le président d'une administration aéroportuaire ne peut assumer la présidence ou être premier dirigeant d'une filiale (par. 56(3)). Moins de 50 p. 100 des administrateurs de l'administration aéroportuaire peuvent être administrateurs d'une filiale (par. 56(4)).

Selon le paragraphe 57(1), une administration aéroportuaire peut investir dans d'autres personnes morales, au cours d'un exercice, le moindre 1) du montant par lequel 10 p. 100 de ses revenus bruts non consolidés de l'exercice précédent dépassent son engagement financier jusqu'à ce moment, et 2) de 2 p. 100 de ses revenus bruts non consolidés pour

l'exercice précédent. Le paragraphe 57(2) précise les éléments qui figurent au calcul de l'« engagement financier ». Selon paragraphe 57(3), une personne morale dans laquelle une administration aéroportuaire détient une participation doit verser annuellement à ses actionnaires un dividende d'un montant correspondant aux dispositions de ce paragraphe. Toutefois, le dividende ne sera pas versé si la personne morale risque ainsi la faillite (par. 57(4)). Le paragraphe 57(5) précise qu'une administration aéroportuaire ne peut détenir de participation dans une personne morale à moins que cette personne morale ne convienne d'indemniser l'administration portuaire de tout montant que cette dernière aura été tenue de verser pour cette personne morale, sauf le montant inclus dans l'engagement financier de l'administration aéroportuaire (calculé au par. 57(2)) relativement à cette personne morale.

Dans les 30 jours suivant l'entrée en vigueur de l'article 58, chaque administration aéroportuaire doit déposer auprès du Ministre un état du montant total de son engagement financier dans toute personne morale dans laquelle elle détient une participation, ainsi que le détail de ces investissements à l'entrée en vigueur de l'article en question (par. 58(1)). Malgré la limite de 10 p. 100 à l'engagement financier (par. 57(1)), le Ministre peut autoriser un dépassement de cette limite s'il l'estime nécessaire pour maintenir le contrôle canadien de la personne morale sous contrôle canadien mentionnée au paragraphe 54(1) ou d'une filiale, mentionnée au paragraphe 56(1), qui existait le 1^{er} janvier 2003 (par. 58(2)). Le paragraphe 58(3) oblige toute administration aéroportuaire et toute autre personne morale dans laquelle celle-ci a une participation à satisfaire aux exigences des articles 53 à 57 (concernant les investissements dans d'autres personnes morales) dans les cinq ans suivant l'entrée en vigueur de l'article 58.

D. Partie 3 – Gouvernance d'entreprise (art. 59 à 99)

1. Application

La partie 3 s'applique aux administrations aéroportuaires inscrites à la partie 1 de l'annexe 1 (art. 59).

2. Nomination et révocation des administrateurs

Le conseil d'une administration aéroportuaire se compose d'au moins 11 et d'au plus 15 administrateurs, le nombre étant fixé dans les règlements administratifs de l'administration en question (art. 60). Les administrateurs sont nommés pour un mandat ne dépassant pas trois ans (par. 61(1)); leur mandat peut être renouvelé, mais la durée totale de

leur charge, après la date de transfert (définie à l'art. 2), ne doit généralement pas dépasser neuf ans (par. 61(2)). Exception à cette règle : la durée totale, après la date de transfert, des mandats détenus par un administrateur d'une administration aéroportuaire peut dépasser neuf ans, mais ne saurait dépasser 12 ans (par. 61(3)). Les administrateurs en poste le jour de la sanction royale peuvent continuer à occuper leur charge pour la moins longue des périodes suivantes : trois ans ou jusqu'à échéance de leur mandat (par. 61(4)). Les administrateurs en poste le jour de la sanction royale peuvent être nommés administrateurs s'ils satisfont aux exigences prévues par le projet de loi (par. 61(5)).

Les règlements administratifs d'une administration aéroportuaire doivent préciser la procédure applicable à la proposition de nomination, à la nomination et à la révocation des administrateurs (art. 62). L'article 63 établit les détails concernant la proposition de nomination ou la nomination des administrateurs, y compris les organismes de sélection participant au processus. Collectivement, les administrateurs doivent disposer des connaissances et des compétences nécessaires pour s'acquitter de leurs charges au conseil d'administration et posséder l'expérience nécessaire en droit, en génie, en comptabilité, en gestion et dans l'industrie du transport aérien (art. 64).

Lorsqu'un administrateur cesse d'occuper sa charge ou qu'un poste doit devenir vacant, l'administration aéroportuaire doit, sans délai, informer les organismes de sélection concernés (description à l'art. 63) de la vacance et leur présenter des renseignements concernant les qualités requises pour devenir administrateur, ainsi que des compétences, des connaissances et de l'expérience particulière nécessaires au conseil d'administration à ce moment (par. 65(1)). Les organismes de sélection doivent tenir compte de ces renseignements et consulter le comité de gouvernance établi par le conseil d'administration en conformité avec l'article 85, avant de procéder à la proposition de nomination ou à la nomination d'un administrateur (par. 65(2) et (3)).

Avant la nomination initiale de l'administrateur, l'administration aéroportuaire doit, à l'intention des personnes intéressées à devenir administrateurs, tenir au moins une séance d'information sur l'objet de l'administration aéroportuaire, les rôles respectifs de l'administration et du Ministre, ainsi que les pouvoirs, les devoirs et les fonctions des administrateurs (art. 66)

L'article 67 précise les circonstances dans lesquelles un *organisme de sélection* mentionné à l'article 63 peut ou, dans certains cas doit, révoquer la nomination d'un administrateur qu'il a nommé. De la même façon, l'article 68 précise les circonstances dans

lesquelles le *conseil d'administration* peut ou, dans certains cas doit, révoquer la nomination d'un administrateur qu'il a nommé.

L'administrateur peut démissionner en suivant la procédure établie à l'article 69, où est également précisée la date d'effet de la démission.

3. Administrateurs

L'article 70 précise en détail les activités, le contexte personnel et les rapports qui rendent une personne inapte à exercer la charge d'administrateur.

Les membres du conseil d'administration et les dirigeants des administrations aéroportuaires doivent, dans l'exercice de leurs pouvoirs et fonctions, agir avec honnêteté et de bonne foi en visant les meilleurs intérêts de l'administration et faire preuve du soin, de la diligence et de la compétence dont ferait preuve une personne prudente et avisée dans des circonstances comparables (par. 71(1)).

Le conseil d'administration ou un administrateur peut, conformément aux règlements administratifs et aux frais de l'administration aéroportuaire, retenir les services d'un professionnel indépendant pour permettre au conseil d'administration ou à l'administrateur d'exercer ses pouvoirs et fonctions (art. 72).

L'article 73 permet et, dans certains cas, exige d'indemniser un administrateur ou un dirigeant d'une administration aéroportuaire des frais et débours raisonnablement engagés à l'égard de procédures civiles, pénales, administratives, d'enquête ou autres qui le touche par suite de son association avec l'administration. L'article du projet de loi établit certaines limites.

4. Obligations du conseil, président et réunions

Le paragraphe 75(1) dispose que le conseil d'administration a la responsabilité d'établir les orientations stratégiques de l'administration aéroportuaire, de prendre les décisions importantes pour l'administration et de superviser la gestion de ses activités et affaires. Le paragraphe 72(2) donne une liste détaillée des fonctions que le conseil ne *saurait* déléguer.

L'article 76 exige du conseil qu'il élise un président parmi ses membres pour un mandat ne dépassant pas deux ans. Le mandat du président peut être renouvelé plus d'une fois.

Le conseil et chacun de ses comités doivent tenir des procès-verbaux de leurs réunions (art. 77). L'article 78 exige du conseil qu'il se réunisse aussi souvent que nécessaire, mais au moins quatre fois par an. Le conseil d'administration doit aussi se réunir à la demande

d'une majorité d'administrateurs ou si les organismes de sélection demandent une réunion en vertu de l'article 84. La présence de la majorité des membres du conseil d'administration constitue quorum (art. 79).

Le premier dirigeant a le droit d'assister aux réunions du conseil, sauf dans certains cas où le conseil peut décider de l'exclure (art. 80).

Sous réserve des exceptions précisées, les administrateurs peuvent participer aux réunions du conseil d'administration (ou de l'un de ses comités) par tout moyen de communication téléphonique, électronique ou autre permettant à tous les participants de communiquer adéquatement les uns avec les autres pendant la réunion (art. 81).

Selon l'article 82, une résolution écrite signée par la totalité des administrateurs habilités à voter sur cette résolution au cours d'une réunion du conseil d'administration (ou d'un comité du conseil) est aussi valide que si elle avait été adoptée à une réunion du conseil (ou du comité). La résolution doit être conservée avec le procès-verbal des réunions du conseil (ou du comité).

Un administrateur peut être en dissidence à l'égard de toute résolution adoptée ou de toute mesure prise à une réunion du conseil (ou du comité) uniquement s'il suit les procédures exposées à l'article 83.

Le paragraphe 84(1) exige que le conseil, à la demande d'au moins quatre organismes de sélection (au moins une d'entre eux étant une municipalité ou une administration régionale mentionnée au paragraphe 63(4) et au moins un, un organisme non gouvernemental mentionné au paragraphe 63(5)), tienne une assemblée extraordinaire pour débattre de toute question soulevée et invite tous les organismes de sélection à y assister. La présence des deux tiers de l'ensemble des administrateurs, y compris le président, constitue quorum de l'assemblée extraordinaire (par. 84(2)).

5. Comités du conseil

Le conseil *doit* créer un comité de gouvernance et un comité de vérification et *peut* créer tout autre comité qu'il estime nécessaire à l'exercice de ses fonctions (art. 85).

Le paragraphe 86(1) dispose que le *comité de gouvernance* se compose d'un nombre d'administrateurs inférieur à la majorité du nombre des membres du conseil d'administration établi en vertu de l'article 60, mais pas moins de trois. Le paragraphe 86(2) précise les attributions du comité de gouvernance. Le président peut convoquer une réunion du

comité à tout moment, mais doit convoquer une réunion à la demande d'un membre (par. 86(3)). Le comité peut se réunir aussi souvent que nécessaire et les membres doivent se réunir en personne au moins quatre fois par an (par. 86(4)).

De la même façon, le *comité de vérification* se compose d'un nombre d'administrateurs inférieur à la majorité du nombre des membres du conseil d'administration établi en vertu de l'article 60, mais pas moins de trois (par. 87(1)). Les membres du comité de vérification doivent posséder expérience et connaissances en matière de finances et de comptabilité et au moins l'un d'entre eux doit être membre en règle d'un institut ou d'une association de comptables constitué sous un régime provincial (par. 87(2)). Le président du conseil de l'administration aéroportuaire ne peut être le président du comité de vérification (par. 87(3)). Les attributions du comité de vérification sont précisées à l'article 88.

Le président du comité de vérification peut convoquer une réunion du comité à n'importe quel moment, mais doit en convoquer une à la demande du vérificateur *ou* d'un membre du comité (par. 89(1)). Comme le comité de gouvernance, le comité de vérification peut se réunir aussi souvent que nécessaire, mais ses membres doivent se réunir en personne au moins quatre fois par an (par. 89(2)). Selon le paragraphe 89(3), le comité doit inviter le vérificateur nommé aux termes de l'article 90 à toutes ses réunions et lui remettre copie de toute résolution que ses membres se proposent de signer en vertu de l'article 82. Le vérificateur doit assister à toute réunion de comité tenue au cours de son mandat, si un membre du comité en fait la demande (par. 89(4)). Un vérificateur qui assiste à une réunion de comité a le droit d'être entendu et de faire assumer ses dépenses par l'administration aéroportuaire (par. 89(5)).

6. Vérificateur

Le paragraphe 90(1) dispose que le conseil doit nommer un vérificateur de l'administration aéroportuaire pour un mandat renouvelable d'un an. Le paragraphe 90(2) dispose que le vérificateur peut être une personne ou un cabinet comptable. Il précise les compétences requises dans chaque cas. Habituellement, une personne ne peut occuper le poste de vérificateur pendant plus de cinq années consécutives et un cabinet comptable ne peut détenir ce poste pendant plus de dix années consécutives (par. 90(3)). Conformément à une disposition transitoire, un cabinet comptable qui, à l'entrée en vigueur de l'article 90, a occupé le poste de vérificateur pendant dix années consécutives ou plus peut continuer à occuper cette charge jusqu'à la fin de la deuxième année civile après l'entrée en vigueur de l'article (par. 90(4)). Une

personne physique ne peut être nommée à nouveau vérificateur avant l'expiration d'un délai de trois ans après qu'elle a cessé d'occuper cette charge, tandis qu'un cabinet comptable ne peut être renommé avant l'expiration d'un délai de cinq ans suivant la fin de sa charge (par. 90(5)). Le conseil doit immédiatement combler toute vacance au poste de vérificateur (par. 90(6)).

7. Règles sur les conflits d'intérêts

Toute administration aéroportuaire doit adopter dans son règlement administratif des règles régissant la conduite de ses administrateurs et dirigeants, notamment en matière de conflits d'intérêts (art. 91). L'article 92 précise certaines exigences concernant les règles relatives aux conflits d'intérêts.

Selon l'article 93, un administrateur ou dirigeant d'une administration aéroportuaire doit, d'une manière qui est précisée, divulguer à l'administration tout intérêt qu'il détient dans une transaction avec l'administration. L'administration aéroportuaire doit adopter des règlements administratifs à ce sujet.

Les règles sur les conflits d'intérêts doivent interdire aux administrateurs et aux dirigeants d'une administration aéroportuaire et aux personnes avec lesquelles ils sont liés d'accepter une rétribution ou un cadeau de toute personne essayant d'établir une relation avec l'administration, ou d'offrir une rétribution ou un cadeau à une telle personne (par. 94(1)). L'exception à cette règle touche les cadeaux qui ne sont pas de valeur suffisante pour être jugés déplacés et dont l'acceptation est conforme aux usages habituels en affaires (par. 94(2)). Pour ce qui précède, on entend par cadeaux les biens, services, avantages, hébergements ou promesses de faveurs de tout type (par. 94(3)).

Dans les 30 jours suivant l'adoption des règles sur les conflits d'intérêts et dans les 30 premiers jours suivant le début de chaque exercice, les administrateurs et dirigeants doivent remettre au conseil d'administration une déclaration écrite attestant qu'ils ont lu les règles et que, au meilleur de leur connaissance, ils s'y conforment (par. 95(1) et (3)). Une exigence analogue s'applique aux personnes avant qu'elles ne prennent leur charge en tant qu'administrateurs ou dirigeants (par. 95(2)).

8. Appels d'offres

En ce qui concerne les marchés qui donnent lieu à des dépenses dépassant 100 000 \$ (ou toute limite plus élevée prescrite par décret du gouverneur en conseil) et qui ne

sont pas adjugés dans le cadre d'un mécanisme d'appel d'offres public, l'administration aéroportuaire doit divulguer le nom de la partie contractante, l'objet et la valeur du marché et les motifs pour lesquels on n'a pas procédé par appel d'offres public (par. 96(1) et (3)). L'administration aéroportuaire ne doit pas fractionner les marchés ou contrats pour éviter l'application de la disposition précédente (par. 96(2)).

9. Consultation

Selon le paragraphe 97(1), chaque administration aéroportuaire doit inviter les transporteurs aériens qui desservent son aéroport à la rencontrer au moins une fois par an. Chaque transporteur aérien peut être représenté par au plus trois administrateurs et dirigeants et l'administration aéroportuaire doit être représentée par son premier dirigeant, un autre dirigeant et le président ou, si ce dernier ne peut être présent, un autre administrateur. Ces réunions sont une tribune où les administrateurs et dirigeants de l'administration et des transporteurs peuvent débattre des questions stratégiques concernant l'aéroport (par. 97(2)).

Selon l'article 98, les règlements administratifs de l'administration aéroportuaire doivent comporter des mécanismes par lesquels celle-ci peut consulter la « collectivité qu'elle dessert », c'est-à-dire les passagers, les personnes vivant ou faisant des affaires près de l'aéroport et les personnes, sauf les transporteurs aériens, entretenant une relation d'affaires avec l'administration. Ces mécanismes doivent comprendre une tribune de discussion sur les questions liées à l'aéroport, conformément à l'article 99.

E. Partie 4 – Obligations des administrations aéroportuaires (art. 100 à 118)

1. Application de la partie 4 et noms des aéroports

Il est précisé à l'article 100 que la partie 4 s'applique à toutes les administrations aéroportuaires. Elle s'applique uniquement à un aéroport loué à une administration aéroportuaire par Sa Majesté du chef du Canada à la date de transfert (définie à l'art. 2).

L'article 101 interdit à une administration aéroportuaire de modifier le nom d'un aéroport sans le consentement écrit du Ministre. Toutefois, le gouverneur en conseil peut, par décret, ordonner à une administration aéroportuaire de modifier le nom d'un aéroport.

2. Utilisation du sol

Toute administration aéroportuaire doit se doter d'un plan d'utilisation du sol, le faire approuver par le Ministre et mener son entreprise aéroportuaire conformément à ce plan (art. 102). Les éléments que le plan doit nécessairement contenir sont précisés au paragraphe 103(1). Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement le contenu des plans d'utilisation du sol des aéroports (par. 103(3)).

Selon le paragraphe 104(1), l'autorité aéroportuaire peut, en tout temps, présenter un plan modifié d'utilisation du sol à l'approbation du Ministre. Auparavant, l'administration aéroportuaire doit consulter les parties intéressées (par. 104(2)). L'administration aéroportuaire doit, avec le plan modifié, présenter un résumé des observations reçues lors de la consultation, la résolution du conseil approuvant le plan modifié et un état des conséquences sur le plan d'entreprise et le plan directeur (par. 104(3)). La décision du Ministre concernant l'approbation ou le rejet du plan modifié est définitive et non susceptible de recours judiciaire (par. 104(4)). Si le Ministre ne refuse pas d'approuver le projet de modification du plan d'utilisation du sol dans les 120 jours après avoir reçu le projet et tous les documents exigés en application du paragraphe 104(3), le Ministre est réputé l'avoir approuvé (par. 104(5)).

L'administration aéroportuaire doit consulter les autorités municipales, régionales et provinciales compétentes au sujet de l'utilisation envisagée ou actuelle des terrains situés à proximité d'un aéroport, afin de promouvoir une utilisation des terres compatible avec l'exploitation sécuritaire des aéroports et des aéronefs (art. 105).

3. Plan directeur de l'aéroport

Chaque administration aéroportuaire doit se doter d'un plan directeur et mener son entreprise aéroportuaire en conformité avec celui-ci (par. 106(1)). Le paragraphe 106(2) précise ce que doit contenir le plan. Le gouverneur en conseil peut prendre un règlement concernant son contenu (par. 106(3)).

Toute administration aéroportuaire doit présenter son plan directeur au Ministre dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de l'article 106 ou, dans le cas d'une nouvelle administration aéroportuaire, après que son nom a été ajouté à la partie 1 de l'annexe 1 (par. 106(4)). L'administration aéroportuaire doit mettre à jour son plan directeur et présenter à l'examen du Ministre le plan actualisé a) aux dix ans après la date de transfert, b) chaque fois

que, de l'avis de l'administration, une mise à jour est nécessaire et c) si, de l'avis du Ministre, le plan directeur n'est pas conforme au plan approuvé d'utilisation du sol (par. 106(5)).

Lors de la préparation ou de la mise à jour du plan directeur, l'administration aéroportuaire doit consulter les parties intéressées (par. 106(6)). L'administration aéroportuaire doit présenter son plan directeur ou la mise à jour de celui-ci avec un résumé des observations présentées lors de la consultation et la résolution du conseil approuvant le plan directeur ou sa mise à jour (par. 106(7)).

Selon le paragraphe 107(1), le Ministre peut examiner le plan directeur, original ou mis à jour, pour décider s'il est compatible avec le plan d'utilisation du sol approuvé pour l'administration aéroportuaire. Si le Ministre conclut que le plan n'est pas conforme au plan approuvé d'utilisation du sol, il peut souligner les incompatibilités et ordonner à l'administration aéroportuaire de les corriger (par. 107(2)). Selon le paragraphe 107(3), le Ministre ne peut donner d'ordre de ce genre à une administration après l'expiration d'un délai de 120 jours suivant la réception du plan et de tous les documents mentionnés au paragraphe 106(7).

4. Environnement

Toute administration aéroportuaire doit, après avoir consulté les transporteurs aériens et les locataires de l'aéroport, adopter un plan de gestion environnementale dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de l'article 108 ou, dans le cas d'une nouvelle administration aéroportuaire, après que son nom a été ajouté à la partie 1 de l'annexe 1 (par. 108(1)). Elle doit présenter sans délai au Ministre copie de ce plan, ainsi que tous les documents et renseignements connexes que le Ministre peut exiger (par. 108(2)). L'administration doit, aux trois ans, mettre à jour le plan et en présenter un exemplaire à jour au Ministre (par. 108(3)). Le plan doit comporter une description de la gestion environnementale à l'aéroport, y compris de la gestion des points énumérés au paragraphe 108(4). Le gouverneur en conseil peut prendre un règlement sur le contenu du plan de gestion environnementale (par. 108(5)).

Toute administration aéroportuaire doit veiller à ce que les systèmes de stockage installés à l'aéroport répondent aux normes énoncées dans les lignes directrices environnementales mentionnées au paragraphe 109(1). L'administration aéroportuaire doit faire tenir au Ministre un certificat d'une personne indépendante à l'égard de chaque système de stockage installé, attestant que l'administration a satisfait à son obligation concernant ce qui précède (par. 109(2)).

Toute administration aéroportuaire doit, sans délai, informer le Ministre par écrit en cas de rejet ou de déversement d'une substance dans l'environnement dans une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature : *a*) à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique; *b*) à mettre en danger un élément de l'environnement essentiel à la vie; *c*) à constituer un danger pour la vie ou la santé humaines (par. 110(1)). L'administration aéroportuaire doit aussi donner au Ministre avis des mesures qu'elle prend pour mettre fin au rejet ou au déversement de cette substance et pour atténuer les dommages à l'environnement (par. 110(2)). Selon le paragraphe 110(3), le fonctionnement normal des aéronefs et des véhicules moteurs à l'aéroport n'est pas, en soi, un rejet de substance aux termes du paragraphe 110(1). Le paragraphe 110(4) oblige l'administration aéroportuaire à tenir un registre des déversements ou rejets, des mesures correctives ou de dépollution prises, ainsi que de toute mesure de suivi ou de surveillance et remettre copie du registre au Ministre sur demande.

L'article 111 autorise le gouverneur en conseil, par voie de règlement, à prendre toute mesure nécessaire pour veiller à ce que l'état d'un aéroport ne constitue pas un risque inacceptable pour l'environnement.

5. Normes de construction et de prévention des incendies

Toute administration aéroportuaire doit veiller à ce que tous les bâtiments aéroportuaires soient construits conformément aux normes prévues en matière de construction et de prévention et de suppression des incendies (par. 112(1)). L'administration aéroportuaire doit, sur demande, fournir au Ministre, relativement à chaque bâtiment construit à l'aéroport, un certificat établi par une personne indépendante et compétente attestant que le bâtiment respecte les normes susmentionnées (par. 112(2)).

Toute administration aéroportuaire doit veiller à ce que tous les bâtiments de l'aéroport soient exploités conformément aux normes précisées en matière de prévention et de suppression des incendies (par. 113(1) et (2)). L'administration aéroportuaire doit présenter au Ministre, dans les trois ans suivant l'entrée en vigueur de l'article 113, un certificat attestant que tous les bâtiments de l'aéroport sont exploités conformément aux normes mentionnées (par. 113(3)).

6. Acquisition de terrains

Si une administration aéroportuaire acquiert une participation dans un terrain (ou, dans la province de Québec, un droit se rapportant à un immeuble) nécessaire à l'exploitation ou à l'expansion d'une installation, des bâtiments de l'aérogare ou du réseau routier mentionnés à l'alinéa *a*) de la définition des « activités essentielles » de l'article 2, elle doit l'acquérir en son nom ou, avec l'accord du Ministre, au nom de Sa Majesté du chef du Canada (par. 114(1)). Le Ministre peut exiger que l'administration aéroportuaire transfère l'intérêt foncier à Sa Majesté du chef du Canada aux conditions que le Ministre peut imposer, pour une somme nominale et sans frais ou garantie ni autre restriction à l'endroit des terres (par. 114(2)). L'administration aéroportuaire ne peut, sans l'accord du Ministre, transférer à quiconque l'intérêt foncier ou le droit (par. 114(3)). Qui plus est, l'article 114 précise certaines autres exigences concernant l'acquisition de terrains par une administration aéroportuaire.

Dans les circonstances exposées à l'article 115, le Ministre peut, à la demande d'une administration aéroportuaire, demander au ministre compétent pour l'application de la partie 1 de la *Loi sur l'expropriation* d'exproprier un intérêt foncier (ou, au Québec, un droit se rapportant à un immeuble).

7. Autres obligations

Toute administration aéroportuaire doit exhiber bien en vue le drapeau national du Canada et installer bien en vue à certains endroits de l'aéroport des panneaux indiquant que celui-ci appartient au gouvernement du Canada (par. 116(1)). Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur ce qui précède, ainsi que sur le contenu des panneaux d'affichage (par. 116(2)).

Certaines obligations découlant de la *Loi sur les langues officielles* s'appliquent aux administrations aéroportuaires relativement aux aéroports, comme si ces administrations étaient des établissements fédéraux et que les aérogares étaient des bureaux ou des installations de ces établissements (art. 117).

Le gouverneur en conseil peut, par décret, prendre toute mesure nécessaire au transfert des biens d'une administration aéroportuaire et à la poursuite de l'exploitation d'un aéroport à l'expiration ou à la résiliation d'un bail entre une administration aéroportuaire et Sa Majesté du chef du Canada à la date de transfert (art. 118).

F. Partie 5 – Communication et responsabilité (art. 119 à 141)

1. Application

La partie 5 du projet de loi s'applique à toutes les administrations aéroportuaires, ainsi qu'à certains autres exploitants d'aéroports visés à l'article 119.

Chaque exploitant d'aéroport visé au paragraphe 119(3) doit préparer des états financiers annuels concernant ses activités aéroportuaires (par. 120(1)). Les rapports annuels de ces exploitants d'aéroports doivent contenir un résumé des consultations avec les transporteurs aériens et la collectivité et une liste des autres documents relatifs à l'aéroport et disponibles au public, et préciser les endroits où on peut les consulter (par. 120(2)).

Les aéroports appartenant aux gouvernements du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut à Whitehorse, à Yellowknife et à Iqaluit respectivement, doivent préparer un rapport annuel comportant les éléments précisés à l'article 121.

Chaque exploitant d'aéroport mentionné à l'article 122 doit tenir une assemblée annuelle, à laquelle le public est invité, relativement à la conduite de ses entreprises aéroportuaires. L'exploitant d'aéroport doit présenter son rapport annuel lors de cette réunion et offrir aux membres du public l'occasion d'exprimer leur points de vue et de poser des questions.

2. Plan d'entreprise

Toute administration aéroportuaire doit, avant le début de son exercice, adopter un plan d'entreprise quinquennal pour ses aéroports (par. 123(1)). L'administration aéroportuaire doit consulter les transporteurs aériens qui desservent l'aéroport sur les facteurs dont il lui faut tenir compte dans la préparation de son plan d'entreprise, y compris les prévisions de trafic aérien (par. 123(2)). Le paragraphe 123(3) précise les éléments que doit contenir le plan d'entreprise.

3. États financiers

L'administration aéroportuaire doit présenter des états financiers trimestriels et annuels répondant aux exigences précisées à l'article 124. Ce même article autorise le gouverneur en conseil à indiquer par règlement le contenu obligatoire de ces états financiers.

L'administration aéroportuaire ne doit ni publier, ni diffuser ses états financiers annuels avant qu'ils aient été approuvés par le conseil et sans le rapport du vérificateur (art. 125).

4. Rapport du vérificateur

Le vérificateur de l'administration aéroportuaire doit vérifier les états financiers annuels de l'administration et lui remettre un rapport pour l'exercice sur lequel portait son mandat de vérification, dès que possible après la fin de cet exercice (art. 126). Le vérificateur doit aussi préparer des rapports supplémentaires contenant l'information précisée au paragraphe 127(1) et les présenter au conseil d'administration. L'administration aéroportuaire doit faire tenir copie de ces rapports au Ministre dans les 30 jours suivant leur réception (par. 127(2)).

Les administrateurs, dirigeants, employés, etc. de l'administration aéroportuaire et leurs prédécesseurs doivent, sur demande, fournir au vérificateur l'information et l'accès aux dossiers, documents, etc., qu'ils peuvent raisonnablement fournir et qui, de l'avis du vérificateur, sont nécessaires pour lui permettre de remplir son mandat (par. 128(1)). À la demande du vérificateur, les administrateurs de l'administration aéroportuaire doivent obtenir des administrateurs, dirigeants, employés, etc. de toute personne morale dans laquelle l'administration aéroportuaire détient une participation ou de leurs prédécesseurs, les renseignements et explications qu'ils peuvent raisonnablement fournir et qui, de l'avis du vérificateur, sont nécessaires pour lui permettre de remplir son mandat. Les administrateurs sont tenus de fournir au vérificateur ces renseignements et explications (par. 128(2)).

5. Rapport annuel

Toute administration aéroportuaire doit préparer un rapport annuel comportant les éléments précisés à l'article 129. Le gouverneur en conseil peut indiquer par règlement le contenu obligatoire des rapports annuels (art. 130).

6. Assemblée annuelle et réunion avec les organismes de sélection

L'administration aéroportuaire doit tenir une assemblée annuelle respectant les exigences précisées aux articles 131 et 132. De plus, toute administration aéroportuaire doit inviter les organismes de sélection à rencontrer au moins une fois par an une majorité des administrateurs, y compris le président et le premier dirigeant (par. 133(1)). Les rencontres avec les organismes de sélection ne devraient pas porter sur les affaires confidentielles de l'administration aéroportuaire (par. 133(2)).

7. Accès du public aux documents

L'administration aéroportuaire est tenue de permettre, à son siège, l'accès aux documents énumérés à l'article 134, aux heures normales de bureau et, sur paiement de droits raisonnables, de fournir aux intéressés copie de ces documents. L'administration, si elle a un site Internet, doit y afficher la liste de ces documents (art. 134).

8. Sondage, indicateurs de rendement et examens du rendement

L'administration aéroportuaire doit, l'année précédant l'examen du rendement mentionné à l'article 138, effectuer, à l'aéroport que lui loue Sa Majesté du chef du Canada, un sondage sur le niveau de satisfaction des passagers à l'égard des services qu'elle leur fournit (art. 135).

L'administration aéroportuaire doit, dans un délai d'un an après l'entrée en vigueur de l'article 136, établir des indicateurs de rendement s'appliquant à ses activités (art. 136). Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement le rendement applicable aux activités des administrations aéroportuaires (art. 137).

Le paragraphe 138(1) oblige le conseil d'administration d'une administration aéroportuaire à faire effectuer un examen de son entreprise et de ses affaires dans les six mois suivant chaque cinquième anniversaire de la date de transfert. Le rapport d'examen doit être expédié au conseil avant la fin de la période de six mois et être mis à la disposition de chaque organisme de sélection et du public dans les 30 jours suivant sa réception par le conseil. Le conseil doit choisir une personne chargée de l'examen au moyen d'un mécanisme public d'appel d'offres et ne peut sélectionner les personnes ou entreprises décrites au paragraphe 138(2). Le paragraphe 138(3) énonce les compétences requises de la personne choisie et le paragraphe 139(1), les éléments que doit contenir son rapport. Le gouverneur en conseil peut préciser par règlement le contenu obligatoire du rapport (par. 139(2)).

Selon l'article 140, l'administration aéroportuaire doit faire tenir copie de sa réponse aux conclusions de la personne chargée de l'examen à chaque organisme de sélection et cette personne dans les 120 jours suivant l'expiration de la période de six mois mentionnée au paragraphe 138(1). L'administration aéroportuaire doit aussi mettre une copie de sa réponse à la disposition du public dans ce même délai.

L'article 141 dispose que, si au moins quatre des organismes de sélection (dont au moins un doit être une municipalité ou une administration régionale mentionnée au par. 63(4) et au moins un doit être une entité non gouvernementale mentionnée au par. 63(5)) demandent une rencontre dans les 30 jours suivant la date à laquelle l'administration aéroportuaire leur a envoyé sa réponse au rapport de la personne chargée de l'examen, le conseil doit inviter tous les organismes de sélection et la personne chargée de l'examen à une réunion du conseil afin de discuter de tout point du rapport soulevé par un organisme de sélection, ainsi que de toute mesure à prendre par l'administration pour mettre en œuvre les recommandations du rapport, ou encore, des motifs pour lesquels il ne sera pas donné suite à celles-ci. La réunion doit avoir lieu dans les 21 jours suivant la demande formulée par les organismes de sélection.

G. Partie 6 – Redevances d'aéroport (art. 142 à 182)

1. Application

Le paragraphe 142(1) dispose que la partie 6 du projet de loi (sur les redevances) s'applique aux administrations aéroportuaires et aux exploitants d'aéroports mentionnés aux alinéas *c*) et *d*) de la définition de « exploitant d'aéroport » du paragraphe 2(1). En ce concerne les administrations aéroportuaires, la partie 6 ne s'applique qu'aux aéroports qui leur ont été loués par Sa Majesté du chef du Canada à la date de transfert. Sous réserve du paragraphe 142(3), la partie 6 ne s'applique pas aux gouvernements du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, en tant qu'exploitants d'aéroports à l'égard des aéroports dont ils sont propriétaires à Whitehorse, à Yellowknife et à Iqaluit respectivement (par. 142(2)). Ces exploitants d'aéroports, s'ils établissent ou augmentent une redevance, doivent se conformer aux exigences énoncées au paragraphe 142(3).

2. Imposition des redevances

Le paragraphe 143(1) dispose qu'un exploitant d'aéroport peut imposer uniquement les redevances suivantes : *a*) une redevance qui existait immédiatement avant l'entrée en vigueur de cet article; *b*) une redevance qui a été établie ou révisée après l'entrée en vigueur de cet article conformément à la partie 6. Aucune personne fournissant, au nom de l'exploitant d'un aéroport, des installations et services de l'aérogare et du côté piste ne peut imposer de redevance (par. 143(2)).

3. Principes d'imposition et d'établissement et de révision des redevances

Les exploitants d'aéroport doivent respecter les principes énoncés au paragraphe 144(1), s'ils établissent ou révisent une « redevance ». La « redevance » est définie pour l'application du projet de loi à l'article 2 : redevance aéronautique ou redevance passagers (ou les deux à la fois). La « redevance aéronautique » désigne un droit exigé des transporteurs aériens ou autres exploitants d'aéronefs pour l'utilisation par eux d'installations et de services de l'aérogare et du côté piste. La « redevance passagers » est un droit exigé des passagers pour l'utilisation par eux d'installations et de services de l'aérogare et du côté piste.

Les exploitants d'aéroport doivent préciser la méthode d'établissement des redevances (et la réviser) conformément à la partie 6 (par. 145(1)). Les éléments que doit contenir la méthode d'établissement des redevances sont précisés au paragraphe 145(2). Dans le cas d'une redevance passagers utilisée pour financer un grand programme d'immobilisations, des infrastructures visées par un accord mentionné à l'alinéa 50(2)c) ou un programme désigné en vertu de l'article 176, la méthode doit expliquer les points mentionnés au paragraphe 145(3). L'exploitant d'aéroport doit expliquer les politiques et principes appliqués pour établir les droits autres que les redevances imposés aux transporteurs aériens (par. 145(4)).

Selon le paragraphe 146(1), les exploitants d'aéroport doivent donner préavis de toute méthode d'établissement des redevances qu'ils se proposent d'établir ou de réviser. Le paragraphe 146(2) précise les éléments que doit contenir le préavis.

L'exploitant d'aéroport doit, après avoir respecté les procédures mentionnées au paragraphe 147(1), annoncer sa décision sur la méthode d'établissement des redevances. Le paragraphe 147(2) précise les éléments que doit contenir l'annonce.

Les exploitants d'aéroport doivent donner préavis de toute proposition d'établir ou de majorer des redevances (par. 148(1)). Le paragraphe 148(6) précise les éléments que doit contenir le préavis concernant la proposition. Le préavis de proposition concernant une *redevance passagers* doit comporter des éléments supplémentaires précisés au paragraphe 148(7).

Selon le paragraphe 149(1), l'administration aéroportuaire doit, après s'être conformée aux exigences énoncées dans cette disposition, faire connaître sa décision sur sa proposition d'établir ou de majorer une redevance. Le paragraphe 149(2) précise les éléments que doit contenir l'annonce. Conformément au paragraphe 149(3), l'annonce concernant une décision relative à une *redevance passagers* doit aussi contenir les renseignements requis en vertu du paragraphe 148(7). Il est précisé au paragraphe 149(4) que l'annonce ne doit pas être faite avant la

date de clôture pour la réception des observations mentionnées à l'alinéa 148(6)d). L'exploitant d'aéroport qui réduit une redevance doit l'annoncer (par. 149(5)).

4. Règles relatives aux préavis et aux annonces

L'article 150 établit de façon générale les règles concernant les avis et annonces requis en vertu de certains articles du projet de loi.

5. Consultations et observations

L'article 151 comporte des dispositions concernant les rencontres publiques à tenir et les observations à formuler concernant les propositions des exploitants d'aéroport d'adopter ou de réviser leur méthodologie d'établissement de redevances.

6. Date de prise d'effet

L'article 152 contient des précisions sur la date à laquelle un exploitant d'aéroport peut donner effet à une redevance aéronautique ou à une redevance passagers. Il précise aussi les règles de préavis à ce propos.

7. Appels

Les articles 153 à 164 énoncent les règles détaillées concernant les appels devant l'Office canadien des transports à propos de redevances aéronautiques ou de redevances passagers nouvelles ou majorées. À ce propos, la décision de l'Office est sans appel (art. 163).

8. Autres dispositions visant les redevances passagers

Les articles 165 à 170 et 176 à 180 s'appliquent expressément aux redevances passagers et exposent un certain nombre de dispositions additionnelles à leur égard.

9. Mise en conformité des redevances existantes

Avant la date précisée à l'article 171, tout exploitant d'aéroport doit veiller à ce que toutes ses redevances soient conformes aux principes d'établissement (art. 171). L'exploitant d'aéroport doit faire une annonce à ce propos (art. 172).

On peut interjeter appel d'une redevance mentionnée dans une annonce devant l'Office canadien des transports au motif que la redevance n'est pas conforme aux principes

d'établissement (par. 174(1)). L'Office peut soit rejeter l'appel, soit déclarer que la redevance n'est pas conforme aux principes d'établissement (par. 174(2)). Si l'Office déclare que la redevance n'est pas conforme aux principes d'établissement, l'exploitant d'aéroport doit, dans les 30 jours suivant cette déclaration, donner un préavis de sa proposition de réviser la redevance conformément à l'article 148 ou annoncer que la redevance sera réduite (par. 174(3)). L'article 175 établit les cas particuliers où une redevance est réputée non conforme aux principes d'établissement.

10. Saisie et rétention d'aéronefs

Si une redevance n'est pas acquittée, l'exploitant d'aéroport, en plus des autres recours à sa disposition, peut obtenir une ordonnance du tribunal l'autorisant à saisir et à retenir l'aéronef (art. 181). Certains aéronefs, notamment ceux mentionnés par voie de règlement par le gouverneur en conseil, sont exemptés des dispositions de saisie et de rétention de l'article 181 (art. 182).

H. Partie 7 – Mesures de contrainte (art. 183 à 210)

1. Visites

L'article 183 autorise le Ministre à désigner, en qualité d'inspecteur pour l'administration du projet de loi, toute personne ou catégorie de personnes que le Ministre estime compétentes. Le Ministre doit remettre à chaque inspecteur un certificat de désignation précisant les modalités de sa désignation.

Le paragraphe 184(1) énumère les pouvoirs des inspecteurs pour l'administration du projet de loi. Le paragraphe 184(2) autorise les inspecteurs à avoir accès à tous les ordinateurs pour examiner les données qu'ils contiennent et à reproduire tout dossier à partir des données pour l'examiner.

Sur demande, l'inspecteur doit présenter son certificat de désignation, lorsqu'il exerce les pouvoirs prévus par le projet de loi (art. 185).

La personne responsable du lieu où pénètre l'inspecteur est tenue de lui offrir une aide raisonnable afin de lui permettre de s'acquitter de ses fonctions (art. 186).

2. Infractions et peines

L'article 187 interdit à toute personne de faire sciemment, que ce soit verbalement ou par écrit, des déclarations fausses ou trompeuses ou de fournir des renseignements faux ou trompeurs au Ministre, à un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux ou à toute personne agissant au nom du Ministre relativement à une question visée par le projet de loi. L'article 188 interdit à toute personne d'entraver sciemment l'action de l'inspecteur dans l'exercice de ses fonctions prévues par le projet de loi ou de lui faire des déclarations fausses ou trompeuses, soit verbalement, soit par écrit. L'article 189 interdit à toute personne de préparer sciemment ou d'aider sciemment une autre personne à préparer un document prévu par le projet de loi contenant une déclaration fausse sur un fait important ou omettant d'énoncer un fait important de sorte que le document devient trompeur.

Le fait de contrevenir aux articles 187, 188 ou 189, ou à un décret du gouverneur en conseil pris en application de l'article 14 visant à protéger une infrastructure aéroportuaire essentielle constitue une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire entraînant, dans le cas d'une personne, une amende ne dépassant pas 50 000 \$ ou, dans le cas d'une personne morale ou d'un exploitant d'aéroport, une amende ne dépassant pas 250 000 \$ (art. 190).

Le fait de contrevenir à un décret du gouverneur en conseil (sauf en ce qui concerne l'infrastructure aéroportuaire essentielle), à un ordre du Ministre, à un ordre de l'Office concernant l'établissement des redevances ou à toute autre disposition du projet de loi ou du règlement (sauf les art. 187 à 189) constitue une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire entraînant, dans le cas d'une personne, une amende ne dépassant pas 10 000 \$ et, dans le cas d'une personne morale ou d'un exploitant d'aéroport, une amende ne dépassant pas 100 000 \$ (art. 191).

Il est compté une infraction distincte visée aux articles 190 ou 191 pour chaque jour au cours duquel l'infraction est commise ou se poursuit (art. 192).

Les administrateurs ou dirigeants d'une personne morale qui a commis une infraction au projet de loi sont coupables de la même infraction, à moins que l'action ou l'omission constituant l'infraction ait été perpétrée à leur insu ou sans leur consentement ou qu'ils aient pris les précautions voulues pour empêcher l'infraction (art. 193).

3. Pénalités

Selon le paragraphe 194(1), le gouverneur en conseil peut, par règlement, établir un barème de pénalités et désigner les contraventions que l'on peut poursuivre en tant que violations visées par les pénalités. La peine maximale pour une violation visée au barème des pénalités est de 5 000 \$ dans le cas d'une personne et de 50 000 \$ dans le cas d'une personne morale ou d'un exploitant d'aéroport (par. 194(2)). Il est compté une violation distincte pour chaque jour au cours duquel la violation est commise ou se poursuit (par. 194(3)).

L'article 195 précise les critères dont il faut tenir compte dans chaque cas pour déterminer le montant de la pénalité.

L'article 196 établit un mécanisme à deux volets. Le fait de contrevenir à une directive, à un ordre, à une disposition, etc., désignée par voie de règlement pris en application du paragraphe 194(1) peut donner lieu à une procédure à titre de violation et faire l'objet d'une pénalité ou à titre d'infraction dans le cadre d'une procédure de déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Le paragraphe 197(1) dispose que si une contravention est poursuivie à titre de violation, son auteur est passible d'une peine déterminée conformément au règlement établissant le barème des pénalités (en application de l'art. 194) ou aux critères établis à l'article 195. L'inspecteur qui croit qu'il y a eu violation doit dresser un procès-verbal à l'auteur présumé (par. 197(2)). Le paragraphe 197(3) précise les éléments que doit contenir le procès-verbal. L'inspecteur doit déposer une copie du procès-verbal et la preuve qu'il a été signifié au Tribunal d'appel des transports du Canada (par. 197(4)).

Si la personne acquitte la pénalité mentionnée au procès-verbal, elle est réputée avoir commis la violation et la procédure prend fin (art. 198). La personne qui n'acquitte pas la pénalité ni ne dépose de demande de révision est réputée avoir commis la violation (par. 199(1)). Si la personne ne paie pas l'amende ni ne demande de révision, le Tribunal doit délivrer au Ministre un certificat indiquant le montant de l'amende (par. 199(2)). Ce certificat est nécessaire en tant que preuve d'une créance de Sa Majesté du chef du Canada.

La personne qui fait opposition aux faits mentionnés dans le procès-verbal ou au montant de la pénalité doit déposer une requête en révision du procès-verbal par le Tribunal dans les 30 jours après avoir reçu l'avis, sauf si le Tribunal, sur demande, accorde prorogation du délai (par. 200(1)). Le Tribunal doit fixer la date, l'heure et le lieu de l'examen et en informer l'inspecteur et la personne qui a déposé la requête (par. 200(2)). L'inspecteur et la personne qui a

demandé la révision ont le droit de formuler leurs observations et de présenter leurs preuves (par. 200(3)). L'inspecteur doit établir, selon la prépondérance des probabilités, que la personne nommée au procès-verbal a commis la violation (par. 200(4)). Le conseiller saisi de l'affaire peut confirmer la décision de l'inspecteur ou y substituer sa propre décision (par. 200(5)).

Le Tribunal doit informer la personne nommée dans le procès-verbal et le Ministre de sa décision, ainsi que du droit d'appel de cette décision à un comité d'appel du Tribunal (art. 201). La personne qui a reçu l'avis de décision du Tribunal peut, dans les 30 jours de la réception de l'avis, appeler de cette décision à un comité d'appel du Tribunal (par. 202(1)). Aucun appel n'est autorisé si la personne nommée dans le procès-verbal ne s'est pas présentée à l'audience de révision, à moins que son absence n'ait un motif raisonnable (par. 202(2)). Le comité d'appel du Tribunal peut soit rejeter l'appel, soit l'accueillir, auquel cas il peut substituer sa décision à celle dont il est interjeté appel (par. 202(3)). Si le comité d'appel conclut qu'il y a eu violation, il doit sans retard en informer la personne concernée et lui préciser le montant à verser (par. 202(4)).

L'article 203 dispose que la violation n'est pas considérée comme une infraction. Par voie de conséquence, l'article 126 du *Code criminel* (concernant une infraction pour désobéissance à une loi) ne s'applique pas. La défense de diligence raisonnable est possible, si la violation fait l'objet d'une poursuite sous le régime des pénalités (art. 204). Le Ministre peut rendre publique toute violation, le nom de la personne qui l'a commise et le montant de la pénalité imposée (art. 205).

Les pénalités constituent des créances de Sa Majesté du chef du Canada et peuvent être recouvrées comme toute autre créance devant une juridiction compétente (par. 206(1)). Le recouvrement se prescrit par deux ans à compter de la date de l'exigibilité de la créance (par. 206(2)). Les pénalités sont payables au Receveur général (par. 206(3)).

Le Ministre peut établir un certificat de non-paiement de la partie en souffrance de toute créance liée à une pénalité (par. 207(1)).

Le certificat de non-paiement de toute partie impayée d'une pénalité, lorsqu'il est enregistré auprès d'une juridiction compétente, a le même effet qu'un jugement de cette juridiction pour la somme visée et les frais afférents (par. 207(2)). La raison en est qu'une ordonnance de la juridiction pourrait être nécessaire pour percevoir la somme impayée.

Toute procédure en violation ou pour une infraction se prescrit par deux ans à compter de la date où l'inspecteur a eu connaissance des éléments constitutifs de la violation ou

de l'infraction (par. 209(1)). Un document qui semble avoir été délivré par un inspecteur et attestant de la date à laquelle il a eu connaissance de l'infraction ou de la violation fait foi de cette date, sans qu'on ait à prouver l'authenticité de la signature et en l'absence de preuve du contraire (par. 209(2)).

En cas de non-observation d'une disposition du projet de loi, du règlement ou des règlements administratifs de l'exploitant d'aéroport, le Ministre peut, en plus de tout autre pouvoir qui lui est conféré, demander à toute juridiction compétente une ordonnance enjoignant à la personne visée de se conformer à cette disposition; en ce cas, ladite juridiction peut rendre cette ordonnance et toute autre ordonnance qu'elle estime utile (art. 210).

I. Partie 8 – Modifications connexes, dispositions de coordination et entrée en vigueur (art. 211 à 215)

Les articles 211 à 214 apportent des modifications connexes à d'autres lois et ajoutent une disposition de coordination avec une autre mesure législative. L'article 215 précise que l'entrée en vigueur des dispositions législatives (sauf l'amendement de coordination mentionné à l'art. 214) se fera à la date ou aux dates fixées par décret.

COMMENTAIRE

La presse a publié un certain nombre d'observations sur le projet de loi. Ainsi, un article intitulé « Airports bill flies into a storm; Legislation draws criticism from both sides; Collenette says transparency, changes needed » (le projet de loi sur les aéroports tourne en tempête; le projet de loi attire des critiques des deux parties; Collenette dit que la transparence et des changements s'imposent) a paru dans l'édition du *Toronto Star* du 21 mars 2003, le jour suivant le dépôt du projet de loi C-27 sur les aéroports canadiens à la Chambre des communes. Dans cet article, le Conseil des aéroports du Canada – qui représente les 30 aéroports canadiens que le projet de loi doit régir – a déclaré que si le projet de loi est adopté, il entraînera une montée en flèche des frais d'administration, particulièrement dans les installations plus modestes, et réduira la capacité des administrations aéroportuaires communautaires de gagner de l'argent au pire moment possible de l'histoire de l'aviation civile.

Selon le même journaliste, les transporteurs aériens se sont plaints de ce que le projet de loi ne leur donne pas vraiment de poids dans la façon dont les aéroports perçoivent et dépensent l'argent, en grande partie des passagers, et le mécanisme d'appel, selon eux, n'est pas suffisamment adéquat pour régler les contestations concernant les redevances d'atterrissage et les autres augmentations imposées aux transporteurs aériens.

À la même date, un article intitulé « Airport Act could hit flyers in pocketbook » (la loi sur les aéroports pourrait faire appel au porte-monnaie des voyageurs) paru dans le *Saint John Telegraph-Journal* sous la plume de Rob Robichaud, président et chef de la direction de l'Administration aéroportuaire métropolitaine de Moncton, faisait une mise en garde : si le projet de loi est adopté, il imposera des contraintes énormes aux petits aéroports en matière de coûts de financement et d'administration. Cela pourrait très bien se traduire par l'obligation de recruter du personnel supplémentaire et il faudra consacrer beaucoup plus de temps à l'aspect administratif. Ces coûts seront transmis aux clients, ce qui serait très malheureux.

L'article notait que le ministre des Transports, David Collenette, reconnaissait que le projet de loi pourrait se traduire par une lourdeur administrative accrue pour les exploitants d'aéroport, mais il soutenait en même temps qu'il en résulterait plus de transparence et une plus grande responsabilité redditionnelle dans la façon d'exploiter les aéroports du Canada. M. Collenette ajoutait que l'industrie du transport aérien pourrait également se plaindre et dire que le projet de loi ne va pas assez loin pour ce qui est d'aider à comprendre la façon dont sont fixés les frais d'améliorations aéroportuaires et les autres redevances imposées. De façon générale, les problèmes avaient été très rares, disait M. Collenette, mais le projet de loi devrait permettre d'accroître la rigueur de l'obligation de rendre compte dans l'avenir. Le Ministre ajoutait avoir travaillé avec les exploitants d'aéroport afin de régler certains points.

M. Robichaud répondait que l'adoption d'autres mesures législatives n'était pas la solution à retenir pour augmenter la responsabilité redditionnelle, ajoutant que les baux fonciers initiaux dans le cadre desquels les aéroports fédéraux ont été transférés aux administrations locales devraient suffire. Il soutenait qu'il existe beaucoup de mécanismes qui favorisent la transparence et demandait la raison pour laquelle il faudrait en ajouter.

Les porte-parole de nombre d'autres administrations aéroportuaires ont formulé des critiques analogues, qui ont paru dans les journaux dans tout le Canada.