

**PROJET DE LOI C-20 :  
LOI SUR LES AÉROPORTS DU CANADA**

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

**Le 30 octobre 2006**



Bibliothèque  
du Parlement

Library of  
Parliament

**Service d'information et  
de recherche parlementaires**

## HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-20

### CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	15 juin 2006
Deuxième lecture :	
Rapport du comité :	
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	

### SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	
Deuxième lecture :	
Rapport du comité :	
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	

Sanction royale :

Lois du Canada

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.....	3
A. Titre abrégé, définitions, interprétation, champ d’application et politique canadienne sur les aéroports (art. 1 à 8) .....	3
1. Titre abrégé, définitions et interprétation (art. 1 à 5).....	3
2. Champ d’application du projet de loi (art. 6 et 7).....	4
3. Politique canadienne sur les aéroports (art. 8).....	5
B. Partie 1 – Aéroports (art. 9 à 24).....	5
1. Attributions du Ministre et du gouverneur en conseil (art. 9 à 16).....	5
2. Créneaux (art. 17 à 24).....	6
C. Partie 2 – Dispositions applicables à certains exploitants d’aéroports (art. 25 à 39)....	8
1. Aperçu.....	8
2. Dispositions générales (art. 25 à 30).....	9
3. Accès équitable (art. 31 à 33) .....	10
4. Redevances (art. 34 à 36).....	10
5. Communication (art. 37 à 39).....	12
D. Partie 3 – Administrations aéroportuaires (art. 40 à 214).....	13
1. Pouvoir du gouverneur en conseil de modifier l’annexe (art. 40) .....	13
2. Prorogation (art. 41 à 43).....	13
3. Champ d’application (art. 44).....	14
4. Effets de la prorogation (art. 45 à 47).....	14
5. Règlements administratifs (art. 48 à 52).....	15
6. Bureau et livres (art. 53 à 56).....	16
7. Capacité, pouvoirs et activités (art. 57 à 74).....	16
8. Participation dans des personnes morales (art. 75 à 81).....	18
9. Gouvernance d’entreprise et responsabilité (art. 82 à 135) .....	20
a. Conseil (art. 82 à 85).....	20
b. Nomination, révocation et démission des administrateurs (art. 86 à 104).....	21
c. Inadmissibilité à la charge d’administrateur (art. 105 et 106) .....	25
d. Devoirs, responsabilités et indemnisation des administrateurs et dirigeants (art. 107 à 115).....	25
e. Réunions du conseil et de ses comités (art. 116 à 123).....	26
f. Comités du conseil (art. 124 à 128).....	28
g. Vérificateur (art. 129 à 131).....	29
h. Conflits d’intérêts (art. 132 à 135).....	29

	<b>Page</b>
10. Redevances (art. 139 à 173).....	30
a. Imposition de redevances (art. 136 à 138) .....	30
b. Champ d'application (art. 139).....	31
c. Principes d'établissement (art. 140).....	31
d. Méthode d'établissement des redevances (art. 141 à 143) .....	32
e. Préavis (art. 144 à 147) .....	32
f. Consultations et observations (art. 148 à 150) .....	33
g. Annonces (art. 151 à 155).....	33
h. Date de prise d'effet (art. 156).....	34
i. Dispositions additionnelles – redevances passagers (art. 157 à 159) .....	34
j. Appels (art. 160 à 173) .....	35
11. Communication (art. 174 à 199) .....	37
a. Plan d'entreprise (art. 174).....	37
b. États financiers (art. 175 à 181) .....	38
c. Indicateurs de rendement (art. 182) .....	39
d. Rapport annuel (art. 183 et 184) .....	39
e. Assemblée annuelle (art. 185).....	40
12. Consultation (art. 186 à 190) .....	40
13. Accès du public aux documents (art. 191).....	41
14. Examen du rendement (art. 192 à 198).....	42
15. Contrats sans appel d'offres (art. 199).....	43
16. Autres obligations (art. 200 à 210) .....	43
a. Changement de nom de l'aéroport principal (art. 200).....	43
b. Plan d'utilisation du sol et plan directeur (art. 201 et 202).....	44
c. Environnement (art. 203 et 204) .....	44
d. Acquisition de terrains (art. 205 à 210) .....	44
17. Bail de l'aéroport principal (art. 211 et 212) .....	46
18. Dissolution (art. 213) .....	46
19. Non-application de la <i>Loi sur les textes réglementaires</i> (art. 214).....	47
E. Partie 4 – Mesures de contrainte (art. 215 à 245).....	47
1. Inspection (art. 215 à 217) .....	47
2. Infractions et peines (art. 218 à 226) .....	47
3. Pénalités (art. 227 à 242) .....	49
4. Dispositions générales (art. 243 à 245).....	51
F. Partie 5 – Dispositions transitoires, modification connexe, disposition de coordination et entrée en vigueur (art. 246 à 253).....	52
COMMENTAIRE.....	52



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT  
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-20 : LOI SUR LES AÉROPORTS DU CANADA\*

CONTEXTE

Le 15 juin 2006, l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a déposé à la Chambre des communes le projet de loi C-20 : Loi sur les aéroports du Canada. Selon un communiqué du Ministère publié le même jour, le projet de loi modernise le régime de gouvernance des administrations aéroportuaires et établit un cadre de responsabilisation et de communication de renseignements pour les principaux aéroports canadiens.

Le projet de loi énonce une nouvelle politique canadienne sur les aéroports, fondée sur la Politique nationale des aéroports de 1994, un cadre de référence qui a permis au gouvernement fédéral de promouvoir la commercialisation des aéroports fédéraux. La politique de 1994 ne visait cependant pas le comportement économique des aéroports. Le projet de loi encadre ce comportement. Il complète le cadre législatif sur l'infrastructure des transports de compétence fédérale, en harmonie avec d'autres textes de loi, comme ceux qui ont trait à la navigation aérienne et au réseau portuaire du Canada. À l'heure actuelle, les aéroports sont le seul volet du réseau de transport national de compétence fédérale qui n'est pas encadré par une politique économique prévue dans une loi.

Le projet de loi énonce les fonctions et les obligations du Ministre et des exploitants d'aéroports auxquels il s'applique.

Un projet de loi antérieur, C-27 : Loi concernant les administrations aéroportuaires et les autres exploitants d'aéroports et modifiant certaines lois (Loi sur les

---

\* 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.

aéroports du Canada), avait été déposé à la Chambre des communes par le précédent gouvernement le 20 mars 2003 (2<sup>e</sup> session, 37<sup>e</sup> législature), mais il est mort au *Feuilleton* dès la deuxième lecture. Les fonctionnaires du Ministère estiment que le projet de loi actuel (C-20), est plus souple, plus circonscrit et moins normatif que la version de 2003. Ils sont d'avis que, en catégorisant obligations, le projet de loi C-20 établit des distinctions plus claires entre les aéroports en ce qui concerne leur rôle dans le réseau national et leur capacité de remplir certaines obligations. Il en résulte une importante réduction des exigences, tout particulièrement dans le cas des redevances, pour les petites administrations aéroportuaires et les exploitants d'aéroports non fédéraux visés par le projet de loi. Les aéroports exploités par les gouvernements des trois territoires dans leurs capitales respectives (parfois appelés aéroports des capitales territoriales) étaient déjà assujettis à un régime moins lourd dans le projet de loi précédent.

La partie « Description et analyse » du présent document met en relief, sous les rubriques pertinentes, les principaux points sur lesquels le projet de loi C-20 diffère de son prédécesseur.

Le projet de loi C-20 établit un cadre économique pour les aéroports et les exploitants d'aéroports importants du réseau national en portant une attention particulière aux administrations aéroportuaires. Il prévoit essentiellement ce qui suit :

- L'énoncé de la politique canadienne sur les aéroports.
- Certaines attributions, obligations et fonctions du ministre des Transports relativement aux aéroports du réseau national, y compris des centaines de petits aéroports dont les exploitants ne sont assujettis à aucune obligation expresse par le projet de loi.
- Un certain nombre d'obligations élémentaires pour les exploitants d'aéroports auxquels le projet de loi s'applique, notamment l'accès équitable des transporteurs aériens aux installations aéroportuaires, le respect des obligations internationales du Canada, la protection des renseignements confidentiels fournis par les transporteurs aériens, la communication de renseignements de base et la transparence dans l'établissement des redevances.
- Le maintien des administrations aéroportuaires en tant que personnes morales à but non lucratif sans capital-actions.
- La capacité et les pouvoirs des administrations aéroportuaires et la portée de leurs activités, notamment les investissements dans d'autres personnes morales.

- Un régime complet de gouvernance d'entreprise et de responsabilisation pour les administrations aéroportuaires, prévoyant, entre autres, la structure du conseil et ses obligations, les règles d'admissibilité des administrateurs, les devoirs, les responsabilités et l'indemnisation des administrateurs et des dirigeants, les règles sur les conflits d'intérêts, la communication plus détaillée des renseignements opérationnels et financiers ainsi que la consultation des usagers et du public de la région desservie par l'aéroport. Un petit nombre d'exigences diffèrent d'une administration aéroportuaire à l'autre, selon le seuil d'achalandage.
- Un cadre pour l'établissement et la révision des redevances, fondé sur les principes de la transparence, de la communication et de la consultation. Tous les exploitants d'aéroports visés par le projet de loi ont des obligations à cet égard, dont le détail varie en fonction de deux catégories d'aéroports pour tenir compte de différences importantes entre les aéroports (p. ex. rôle dans le réseau national, complexité du barème des redevances et ressources permettant de remplir certaines obligations).
- Des mécanismes pour assurer la transparence dans l'imposition de redevances par les administrations aéroportuaires qui appartiennent à la deuxième catégorie (c.-à-d. qui exploitent des aéroports dont l'achalandage annuel atteint le seuil des deux millions de passagers) et la conformité des redevances avec le cadre, y compris l'avis public devant accompagner toute proposition de modification des redevances ainsi que sa justification, l'obligation de consulter les usagers, les autres intéressés et le public de la région desservie par l'aéroport, l'examen des observations reçues et la possibilité pour les usagers, dans certains cas, d'interjeter appel des redevances nouvelles ou augmentées auprès de l'Office des transports du Canada.
- Certaines obligations pour toutes les administrations aéroportuaires, notamment l'obligation d'avoir un plan d'utilisation du sol et celle de signaler les incidents d'ordre environnemental.
- Des mécanismes d'application de la loi basés sur la déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou la pénalité administrative, avec possibilité pour les personnes visées par une pénalité administrative d'en appeler devant le Tribunal d'appel des transports du Canada.

## DESCRIPTION ET ANALYSE

### A. Titre abrégé, définitions, interprétation, champ d'application et politique canadienne sur les aéroports (art. 1 à 8)

#### 1. Titre abrégé, définitions et interprétation (art. 1 à 5)

Le projet de loi s'intitule « Loi sur les aéroports du Canada » (art. 1). L'article 2 donne les définitions applicables au projet de loi, notamment celles d'« administration aéroportuaire » et d'« exploitant ».

Une « administration aéroportuaire » désigne une personne morale dont le nom figure à l'annexe du projet de loi. Les administrations aéroportuaires exploitent des aéroports qui appartiennent au gouvernement fédéral et qui leur sont loués. Ces aéroports, désignés comme les « aéroports principaux », sont énumérés à la colonne 2 de l'annexe. Les administrations aéroportuaires peuvent aussi exploiter d'autres aéroports, énumérés à la colonne 3 de l'annexe.

Selon l'article 2, un « exploitant » d'aéroport s'entend, selon le cas :

- a) de toute administration aéroportuaire;
- b) du gouvernement du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, à titre de propriétaires des aéroports de Whitehorse, de Yellowknife et d'Iqaluit, respectivement;
- c) de quiconque n'est visé ni à l'alinéa a) ni à l'alinéa b) et exploite un aéroport au Canada.

Pour l'application du projet de loi, un aéroport atteint un certain seuil d'achalandage si, durant trois années civiles consécutives, le total des passagers qui ont embarqué à cet aéroport et qui y ont débarqué est égal ou supérieur au seuil (par. 3(1)). Le seuil d'achalandage de chacun des aéroports principaux exploités par une même administration aéroportuaire est réputé être celui de l'aéroport principal qui a le seuil le plus élevé (par. 3(2)).

Le paragraphe 4(1) définit les personnes réputées être « liées » entre elles pour l'application du projet de loi, ce qui exige une définition du terme « proche parent » (par. 4(2)).

Le paragraphe 5(2) énonce, pour l'application du projet de loi, les cas où une personne morale est considérée comme la filiale d'une autre personne morale, ce qui exige que l'on précise la notion de « contrôle d'une personne morale », expliquée au paragraphe 5(1). Pour l'application du projet de loi, l'administration aéroportuaire est réputée avoir une participation dans une personne morale, même si c'est par l'entremise d'une de ses filiales (par. 5(3)).

## 2. Champ d'application du projet de loi (art. 6 et 7)

Le projet de loi lie le gouvernement du Canada et les provinces (art. 6). Il ne s'applique pas aux aéroports exploités sous l'autorité du ministre de la Défense nationale (art. 7).



### 3. Politique canadienne sur les aéroports (art. 8)

L'article 8 énonce une nouvelle politique canadienne sur les aéroports, fondée sur la Politique nationale des aéroports de 1994, qui portait sur la commercialisation des aéroports fédéraux. La politique de 1994 ne visait toutefois pas le comportement économique des aéroports. Le projet de loi encadre ce comportement. L'énoncé de politique explique de façon générale comment le réseau national des aéroports et chacun des aéroports sont censés contribuer à l'intérêt public.

#### B. Partie 1 – Aéroports (art. 9 à 24)

##### 1. Attributions du Ministre et du gouverneur en conseil (art. 9 à 16)

Selon l'article 9, le Ministre est chargé de protéger l'intérêt public relativement à tous les aéroports du réseau national. Sa responsabilité s'étend aux centaines de petits aéroports dont les exploitants ne sont assujettis à aucune obligation expresse par le projet de loi. Le Ministre surveille l'exploitation et le rendement des aéroports et du réseau national (art. 10). Il peut procéder ou faire procéder à la vérification ou à l'examen des affaires, registres et procédures des administrations aéroportuaires (par. 11(1)). La personne qui effectue la vérification ou l'examen a les pouvoirs d'un inspecteur, qui sont énoncés à la partie 4 du projet de loi (par. 11(2)). Ces pouvoirs sont nécessaires pour que le Ministre dispose des pouvoirs dont il a besoin dans l'exercice de ses attributions.

Le Ministre peut assortir des conditions qu'il estime indiquées tout ordre qu'il est autorisé à donner en vertu du projet de loi et y prévoir le délai d'exécution (par. 12(1)). L'ordre est envoyé par courrier recommandé aux personnes physiques et entités qu'il vise ou il leur est signifié (par. 12(2)). Il n'est pas visé par la *Loi sur les textes réglementaires* (par. 12(3)). Selon des sources du Ministère, un ordre du Ministre n'est donné que dans des circonstances précises, et, dans les cas exceptionnels où le Ministre doit donner un ordre, l'exécution doit se faire rapidement, sinon immédiatement.

De même, le Ministre peut assortir des conditions qu'il estime indiquées tout agrément qu'il est autorisé à donner en vertu du projet de loi, et la *Loi sur les textes réglementaires* ne s'applique pas à l'agrément (art. 13).

L'article 14 dispose que le Ministre doit nommer une ou plusieurs personnes chargées de procéder à un examen complet de l'application du projet de loi et du rendement des exploitants d'aéroports et des aéroports pour la période de cinq ans qui suit l'entrée en vigueur de l'article. L'examen porte notamment sur toute question soulevée par le Ministre, et le rapport d'examen lui est présenté dans les 18 mois suivant la fin de la période.

Seul le Ministre peut exercer les pouvoirs que lui confèrent certaines dispositions du projet de loi; par exemple, il est le seul à pouvoir donner les agréments et les ordres visés par le projet de loi (art. 15).

Selon le paragraphe 16(1), le gouverneur en conseil peut, par décret, prendre les mesures qu'il estime nécessaires à l'exploitation efficace et continue du réseau national d'aéroports ou d'un aéroport (ou ordonner à l'exploitant d'aéroport ou à une autre personne de le faire) s'il estime que les conditions suivantes sont réunies : a) l'efficacité et la continuité de l'exploitation du réseau national ou d'un aéroport sont compromises par une perturbation extraordinaire (autre qu'un conflit de travail); b) le fait de ne pas prendre ces mesures serait contraire aux intérêts des usagers ou du public; c) aucune autre disposition du projet de loi ou d'une autre loi fédérale ne permet de remédier à la situation. Le décret vaut pour une période d'au plus 90 jours (par. 16(2)), mais le gouverneur en conseil peut, une seule fois, prolonger sa période de validité pour une période maximale de 90 jours (par. 16(3)). Le Ministre fait déposer le décret devant chaque chambre du Parlement dans les sept jours de séance suivant sa prise (par. 16(4)). Le décret ainsi déposé est automatiquement renvoyé devant le comité de la chambre que celle-ci juge indiqué (par. 16(5)). Une résolution de révocation du décret peut être adoptée par chacune des chambres dans les 30 jours de séance suivant le dépôt du décret devant elle, dans lequel cas le décret cesse d'avoir effet : a) le jour où la résolution est adoptée par celle des chambres qui l'adopte en dernier; b) si l'une des résolutions prévoit un jour de révocation ultérieur, le jour ainsi prévu; c) si les deux résolutions prévoient un jour de révocation ultérieur, le jour fixé par celle prévoyant la révocation la plus tardive (par. 16(6)).

## 2. Créneaux (art. 17 à 24)

Un « créneau » est défini à l'article 2 comme une période attribuée à une personne et au cours de laquelle l'aéronef qu'elle exploite est autorisé à atterrir à l'aéroport ou à en décoller. Les créneaux sont la propriété de la Couronne fédérale (art. 17). Des sources du

Ministère indiquent que la disponibilité des créneaux et les heures attribuées peuvent influencer grandement sur le niveau de la concurrence dans les services aériens au Canada. Par conséquent, affirmer que la Couronne fédérale est propriétaire des créneaux signifie que les moyens existent pour assurer leur bonne gestion.

Si les transporteurs aériens desservant un aéroport, après avoir consulté l'exploitant de l'aéroport, y jugent la coordination des créneaux souhaitable, ou si le Ministre désigne un aéroport en vertu de l'article 19, les transporteurs aériens et l'exploitant peuvent, en conformité avec les règlements ou, à défaut, par accord, choisir un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux (par. 18(1)). Les transporteurs aériens et l'exploitant de l'aéroport peuvent s'entendre sur les modalités du contrat de services du coordonnateur, notamment sur sa rémunération et sur leur responsabilité respective quant à son versement (par. 18(2)). Faute d'accord entre les transporteurs aériens et l'exploitant de l'aéroport sur le choix du coordonnateur ou sur les modalités de son contrat de services, le Ministre peut choisir le coordonnateur ou décider des modalités de son contrat de services, selon le cas (par. 18(3)). Les coordonnateurs de créneaux ne sont pas des mandataires de la Couronne fédérale (par. 18(4)).

S'il juge que la demande de créneaux à un aéroport excède l'offre, le Ministre peut, par arrêté, le désigner comme un aéroport nécessitant la coordination des créneaux (par. 19(1)). Après avoir consulté l'exploitant de l'aéroport et la société NAV CANADA, le Ministre peut préciser dans l'arrêté les périodes visées et le nombre maximal de créneaux pouvant être attribués pendant une période précise (par. 19(2)).

Selon l'article 20, le coordonnateur attribue, renouvelle et retire les créneaux en conformité avec les règlements ou, à défaut, en conformité avec les règles d'attribution de créneaux qu'applique le secteur du transport aérien international (par. 20(1)). Il ne peut attribuer ou renouveler des créneaux que si les installations et services nécessaires sont disponibles à l'aérogare (par. 20(2)).

Le paragraphe 21(1) prévoit que les transporteurs aériens qui desservent un aéroport et l'exploitant de l'aéroport doivent fournir au coordonnateur les renseignements dont ils disposent et dont le coordonnateur a besoin, à son avis, pour l'exercice de ses attributions. À moins qu'il n'y soit légalement tenu, notamment en vertu du paragraphe 21(3), le coordonnateur n'a pas le droit de communiquer des renseignements qui lui sont fournis par un transporteur aérien ou l'exploitant de l'aéroport, qui sont confidentiels et qui sont traités comme tels de façon constante par celui-ci, sauf s'ils sont présentés de façon à ne pas révéler leur source ou permettre

qu'elle soit révélée (par. 21(2)). En vertu du paragraphe 21(3), le coordonnateur fournit au Ministre, selon les modalités – notamment de forme et de temps – que le Ministre établit, les renseignements que celui-ci estime nécessaires à l'exercice de ses attributions.

En application du paragraphe 22(1), le Ministre peut, par arrêté, exiger du coordonnateur ou, s'il n'y en a pas, du responsable de l'attribution des créneaux à l'aéroport, qu'il attribue, renouvelle ou retire un créneau à quelqu'un si, de l'avis du Ministre, cette décision est nécessaire pour garantir l'accès équitable aux créneaux par les transporteurs aériens qui fournissent un service aérien intérieur. Il peut également, avec l'agrément du Ministre des Affaires étrangères et par arrêté, exiger du coordonnateur ou, s'il n'y en a pas, du responsable de l'attribution des créneaux à l'aéroport qu'il retire un créneau aux transporteurs aériens étrangers (par. 22(2)). L'arrêté l'emporte sur les dispositions incompatibles des règlements pris en vertu de l'article 24 (par. 22(3)). Cet arrêté ne constitue pas un règlement pour l'application de la *Loi sur les textes réglementaires* (par. 22(4)).

Le paragraphe 23(1) interdit au titulaire d'un créneau de le transférer. Cependant, le titulaire d'un créneau peut, sans contrepartie et conformément aux règlements ou, à défaut, par accord, le prêter ou l'échanger contre un autre créneau (par. 23(2)). Avant de le faire, il doit avertir le coordonnateur ou, s'il n'y en a pas, le responsable de l'attribution des créneaux à l'aéroport (par. 23(2)).

L'article 24 habilite le gouverneur en conseil à régir les créneaux par règlement, notamment en ce qui concerne : le choix du coordonnateur chargé de leur attribution; leur attribution, leur renouvellement et leur retrait; leur prêt ou leur échange.

## C. Partie 2 – Dispositions applicables à certains exploitants d'aéroports (art. 25 à 39)

### 1. Aperçu

Le projet de loi n'impose d'obligations expresses qu'à un petit nombre d'exploitants d'aéroports, à savoir :

- les administrations aéroportuaires;
- les gouvernements du Yukon, des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut, à titre de propriétaires des aéroports de Whitehorse, de Yellowknife et d'Iqaluit, respectivement;
- tout autre exploitant d'aéroport dont le seuil d'achalandage atteint les 300 000 passagers (actuellement Abbotsford, Kelowna et Hamilton).

Le projet de loi C-27 s'appliquait à un plus grand nombre d'exploitants d'aéroports, car le seuil d'achalandage pour la troisième catégorie d'exploitants indiquée ci-dessus était de 200 000 passagers.

Des fonctionnaires de Transports Canada ont signalé que le secteur aéroportuaire déplorait l'absence, dans l'ancien projet de loi (C-27), de distinction sur le plan des ressources entre les petits et les grands aéroports fédéraux et les aéroports non fédéraux (autres que les aéroports des capitales territoriales), ce qui entraînait une charge administrative coûteuse pour les petits exploitants. Le projet de loi C-20 tente de régler cette question en catégorisant les obligations. Il distingue les aéroports en fonction de plusieurs critères :

- propriété – les obligations sont plus grandes pour les aéroports fédéraux (c.-à-d. exploités par des administrations aéroportuaires) que pour les aéroports non fédéraux;
- achalandage – les obligations des administrations aéroportuaires s'accroissent parallèlement à l'achalandage, étant donné le rôle plus important des grands aéroports dans le réseau national;
- ressources permettant de remplir certaines obligations – les petits aéroports n'ont pas les moyens financiers et la capacité administrative des grands aéroports.

Tenant compte de cette catégorisation, le projet de loi n'impose qu'un nombre limité d'obligations élémentaires aux exploitants d'aéroports visés qui ne sont pas des administrations aéroportuaires. Ces obligations élémentaires figurent aux articles 25 à 39.

## 2. Dispositions générales (art. 25 à 30)

Les obligations énoncées aux articles 26 à 30 visent tous les exploitants d'aéroports à qui le projet de loi impose des obligations expresses, y compris les administrations aéroportuaires (art. 25).

L'article 26 prévoit que les exploitants d'aéroports doivent prendre les mesures nécessaires pour permettre au Canada d'honorer les obligations internationales qu'il a contractées dans des accords bilatéraux et multilatéraux en matière d'aéronautique et de commerce.

L'article 27 prescrit que l'exploitant d'un aéroport qui accueille le trafic international est tenu d'arborer le drapeau canadien et de poser bien en vue des panneaux souhaitant aux passagers la bienvenue au Canada. Aux termes de l'article 28, l'exploitant d'un aéroport doit aider (à l'aéroport) le gouvernement fédéral à recevoir les dignitaires étrangers en visite officielle au Canada et à faciliter leur visite.

L'article 29 prévoit que les exploitants d'aéroports doivent fournir au Ministre, selon les modalités – notamment de forme et de temps – qu'il établit, les renseignements et documents qu'il estime nécessaires à l'exercice des attributions que le projet de loi lui confère.

L'article 30 interdit à l'exploitant d'un aéroport, à moins qu'il n'y soit légalement tenu, notamment en vertu de l'article 29, de communiquer des renseignements qui lui sont fournis par un transporteur aérien, qui sont de nature confidentielle et qui sont traités comme tels de façon constante par le transporteur, sauf s'ils sont présentés de façon à ne pas révéler la source des renseignements ou permettre qu'elle soit révélée.

### 3. Accès équitable (art. 31 à 33)

L'article 31 précise que les articles 32 et 33 visent tous les exploitants d'aéroports à qui le projet de loi impose des obligations expresses, y compris les administrations aéroportuaires.

Aux termes du paragraphe 32(1), l'exploitant d'un aéroport doit donner aux transporteurs aériens qui y exploitent ou désirent y exploiter un aéronef un accès équitable aux aéroports et aux installations servant à l'atterrissage, au décollage, au déplacement ou au stationnement des aéronefs. Toutefois, selon le paragraphe 32(2), l'exploitant n'est pas tenu, pour ce faire, d'en construire ou d'en agrandir. Le paragraphe 32(3) énonce quelques cas soustraits à l'application du paragraphe 32(1).

L'article 33 dispose que le Ministre peut ordonner à l'exploitant d'un aéroport de prendre les mesures qui, à son avis, sont nécessaires pour que celui-ci se conforme à l'article 32.

Le projet de loi C-20, comme son prédécesseur (C-27), n'exige pas des exploitants d'aéroports qu'ils publient une déclaration expliquant comment ils comptent s'y prendre pour remplir leur obligation d'accès équitable.

### 4. Redevances (art. 34 à 36)

À l'article 2, le terme « redevance » est défini comme une « redevance aéronautique » ou une « redevance passagers », ces deux expressions étant également définies dans le même article.

Le projet de loi prévoit un cadre pour l'établissement et la révision des redevances aéronautiques imposées aux transporteurs aériens et aux autres exploitants d'aéroports (p. ex.

droits d'atterrissage et droits d'aérogare) et des redevances passagers (p. ex. droits d'amélioration d'aéroport) imposées directement aux voyageurs. Ce cadre repose sur les principes de la transparence, de la communication et de la consultation. Tous les exploitants d'aéroports visés par le projet de loi ont des obligations à cet égard, dont le détail varie en fonction de deux catégories d'aéroports pour tenir compte de différences importantes entre les aéroports (p. ex. rôle dans le réseau national, complexité du barème des redevances et ressources permettant de remplir certaines obligations).

Les deux catégories d'aéroports proposées par le projet de loi en ce qui concerne les redevances sont les suivantes :

- La première catégorie vise tous les exploitants d'aéroports assujettis au projet de loi, sauf les administrations qui exploitent un aéroport dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers. Elle comprend donc les aéroports des capitales territoriales, les autres aéroports non fédéraux qui ont un seuil d'achalandage de 300 000 passagers et les aéroports fédéraux exploités par des administrations aéroportuaires qui n'atteignent pas un seuil d'achalandage de deux millions, à savoir Victoria, Prince George, Saskatoon, Regina, Thunder Bay, London, Québec, Moncton, Fredericton, St. John, Charlottetown, St. Johns et Gander.
- La deuxième catégorie vise uniquement les administrations qui exploitent des aéroports dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers, c'est-à-dire les huit principales administrations qui exploitent des aéroports à Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto, Ottawa, Montréal (deux aéroports) et Halifax.

Les exploitants de la première catégorie sont soumis à l'application d'un cadre moins lourd qui énonce des exigences générales en matière de transparence pour l'établissement des redevances, notamment la consultation. Les redevances doivent être conformes à certains principes de base acceptés internationalement, mais il n'est pas nécessaire d'instaurer une méthode d'imposition en bonne et due forme et il n'y a pas de mécanisme d'appel (art. 34 à 36, 137 et 138). Sous ce rapport, le projet de loi C-20 se démarque nettement de son prédécesseur (C-27), qui prévoyait un régime de redevances moins lourd applicable seulement aux aéroports des capitales territoriales.

L'article 34 précise que les articles 35 et 36, qui portent sur les redevances, s'appliquent aux exploitants suivants (de la première catégorie) : a) les gouvernements des trois territoires pour les aéroports que chacun possède dans sa capitale; b) tout autre exploitant d'un

aéroport non fédéral du Canada qui a un seuil d'achalandage de 300 000 passagers. Les administrations aéroportuaires qui n'ont pas un seuil d'achalandage de deux millions de passagers entrent aussi dans la première catégorie et, comme on le verra aux articles 137 et 138, ont les mêmes obligations en matière de redevances que les autres exploitants de la première catégorie.

Le paragraphe 35(1) impose un certain nombre d'exigences (p. ex. avis, consultations, respect des principes de base en matière d'imposition) aux exploitants d'aéroports qu'il vise pour toutes les redevances qu'ils entendent établir ou augmenter. Le paragraphe 35(2) exige des mêmes exploitants d'aéroports qu'ils informent les exploitants d'aéronefs et le public de la région desservie par l'aéroport d'une diminution de la redevance ou de son abolition.

L'article 36 oblige les exploitants d'aéroports qu'il vise à mettre à la disposition de quiconque en fait la demande et à afficher sur son site Web (s'il en a un) les renseignements suivants : le montant de chaque redevance; les circonstances où celle-ci est exigible; la méthode de recouvrement; dans le cas d'une redevance passagers, l'utilisation des recettes tirées de celle-ci.

#### 5. Communication (art. 37 à 39)

Tous les exploitants d'aéroports à qui le projet de loi impose certaines obligations sont assujettis à des exigences en matière de communication qui varient selon la catégorie d'aéroports.

L'article 37 précise que les articles 38 et 39 s'appliquent à tous les exploitants d'aéroports visés par le projet de loi, sauf les administrations aéroportuaires.

L'article 38 prévoit que les exploitants d'aéroports qu'il vise doivent établir, pour chacun de leurs exercices, un rapport annuel concernant l'exploitation de l'aéroport. L'article fait également état des renseignements qui doivent figurer dans le rapport.

L'article 39 exige des exploitants d'aéroports qu'il vise qu'ils tiennent une assemblée annuelle ouverte au public au cours de chacun de leurs exercices pour faire le point sur l'exploitation de l'aéroport. Ils doivent y présenter leur rapport annuel et prendre les mesures nécessaires pour que les personnes présentes puissent poser des questions et exprimer leur point de vue.



Comme on le verra plus loin, les administrations aéroportuaires sont assujetties à des exigences beaucoup plus étendues en matière de communication. Leurs obligations à cet égard figurent aux articles 174 à 199.

Pour les aéroports des capitales territoriales, les obligations en matière de communication s'apparentent à celles du projet de loi C-27, qui prévoyait un régime moins lourd dans leur cas. Pour les autres aéroports non fédéraux qui ont un seuil d'achalandage de 300 000 passagers, les obligations sont moins lourdes que celles du projet de loi C-27.

#### D. Partie 3 – Administrations aéroportuaires (art. 40 à 214)

##### 1. Pouvoir du gouverneur en conseil de modifier l'annexe (art. 40)

Le gouverneur en conseil peut, par décret, modifier l'annexe du projet de loi (qui comprend la liste des administrations aéroportuaires et des aéroports qu'elles exploitent) par adjonction, modification ou suppression du nom d'une personne morale ou d'un aéroport ou par adjonction ou suppression d'une date de transfert (art. 40).

##### 2. Prorogation (art. 41 à 43)

La partie 1 de l'annexe du projet de loi, à la colonne 1, donne la liste des 18 administrations aéroportuaires qui sont constituées en personne morale sous le régime de la *Loi sur les corporations canadiennes*, partie II, et qui exploitent actuellement des aéroports fédéraux. Selon l'article 41, ces personnes morales sont prorogées, le jour de l'entrée en vigueur de cet article, en tant que personnes morales à but non lucratif sans capital-actions.

La partie 2 de l'annexe, à la colonne 1, donne la liste des trois administrations aéroportuaires qui sont constituées en personne morale sous le régime d'une loi provinciale (Alberta et Nouveau-Brunswick) et qui exploitent actuellement des aéroports fédéraux. Elles sont prorogées en tant que personnes morales à but non lucratif sous le nom inscrit, le jour où ce nom est retiré de la partie 2 et ajouté à la colonne 1 de la partie 1 de l'annexe (art. 42). Selon des fonctionnaires du Ministère, des discussions sont en cours avec les autorités provinciales pour déterminer le mécanisme qui permettra d'effectuer la prorogation de façon efficace.

La personne morale qui ne figure pas déjà à l'annexe le jour de l'entrée en vigueur de l'article 42 et dont le nom est ajouté à la colonne 1 de la partie 1 de l'annexe est prorogée sous ce nom, le jour de cette adjonction, en tant que personne morale à but non lucratif sans capital-actions (art. 43).

Des fonctionnaires de Transports Canada ont signalé des incohérences qui tiennent au fait que les 21 administrations aéroportuaires ont été constituées en personne morale sous le régime de trois lois différentes. À leur avis, la *Loi sur les corporations canadiennes* est très ancienne et ne se prête pas spécialement au modèle de commercialisation des aéroports. Ils ont ajouté que, même si cette loi était modernisée, la structure particulière des administrations aéroportuaires ne serait pas facilement compatible avec des dispositions générales sur les personnes morales à but non lucratif.

### 3. Champ d'application (art. 44)

Les articles 45 à 135 du projet de loi s'appliquent uniquement aux administrations aéroportuaires inscrites à la partie 1 de l'annexe (art. 44); autrement dit, ils visent seulement les administrations aéroportuaires qui sont prorogées comme personnes morales sans capital-actions sous le nom figurant à la colonne 1 de la partie 1 de l'annexe. Les administrations inscrites à la partie 2 de l'annexe feront l'objet des mêmes dispositions une fois qu'elles auront été prorogées comme personnes morales sans capital-actions.

Comme nous l'avons indiqué précédemment, le projet de loi divise les administrations aéroportuaires en deux catégories : celles qui exploitent des aéroports dont l'achalandage n'atteint pas le seuil des deux millions de passagers et celles qui exploitent des aéroports dont l'achalandage atteint ce seuil. Les administrations aéroportuaires des deux catégories doivent s'acquitter de toutes les obligations élémentaires (mentionnées plus haut) auxquelles sont assujettis tous les exploitants d'aéroports visés par le projet de loi, mais elles ont aussi d'autres obligations, décrites plus loin. Comme on le verra plus loin, celles qui exploitent des aéroports qui atteignent le seuil d'achalandage de deux millions de passagers ont des obligations encore plus nombreuses.

### 4. Effets de la prorogation (art. 45 à 47)

Dès qu'une personne morale est prorogée en vertu de l'un des articles 41 à 43, ses actes constitutifs<sup>(1)</sup> cessent d'avoir effet parce qu'ils sont remplacés par les dispositions du projet de loi. Ses règlements administratifs continuent néanmoins de la régir jusqu'au jour du dépôt auprès du Ministre de règlements administratifs les remplaçant (art. 45).

---

(1) Les actes constitutifs sont les documents juridiques qui créent et définissent une personne morale (statuts constitutifs, lettres patentes) et fixent les règles de son fonctionnement (règlements administratifs).

Selon l'article 46, dès qu'une personne morale est prorogée en vertu de l'un des articles 41 à 43, ses biens deviennent la propriété de la personne morale issue de la prorogation, et celle-ci devient responsable de ses obligations. Aucune atteinte n'est portée aux causes d'actions, aux réclamations ou à la responsabilité pénale. De plus, la personne morale est remplacée par la personne morale issue de la prorogation dans les poursuites civiles, pénales ou administratives engagées par ou contre elle, et toute décision judiciaire ou quasi judiciaire rendue en sa faveur ou contre elle est exécutoire à l'égard de la personne morale issue de la prorogation.

La prorogation d'une administration aéroportuaire sous le régime d'une autre loi fédérale ou d'une loi provinciale ou étrangère est interdite, sauf si le gouverneur en conseil l'autorise (par. 47(1)). Il incombe aux administrateurs d'une administration aéroportuaire de veiller à ce que celle-ci respecte cette interdiction (par. 47(2)).

#### 5. Règlements administratifs (art. 48 à 52)

Dans les 90 jours suivant la date d'entrée en vigueur de l'article 48, l'administration aéroportuaire inscrite, à cette date, à la partie 1 de l'annexe doit adopter des règlements administratifs conformes au projet de loi et les déposer auprès du Ministre. Par la suite, elle dépose auprès de lui, dans les 30 jours, toute modification qui leur est apportée (par. 48(1)).

De même, une personne morale dont le nom est ajouté à la partie 1 de l'annexe doit, dans les 90 jours suivant son adjonction, adopter des règlements administratifs conformes au projet de loi et les déposer auprès du Ministre. Par la suite, elle dépose auprès de lui, dans les 30 jours, toute modification qui leur est apportée (par. 48(2)).

Selon l'article 49, les règlements administratifs régissent les affaires de l'administration aéroportuaire et prévoient différentes mesures, par exemple les devoirs et responsabilités du conseil et un code de déontologie applicable aux administrateurs et aux dirigeants.

Si le Ministre est d'avis que les règlements administratifs d'une administration aéroportuaire ne sont pas conformes au projet de loi, il peut, dans les 90 jours suivant la date de leur dépôt ou de leurs modifications, ordonner à l'administration de les modifier afin d'en assurer la conformité (art. 50).

Les règlements administratifs ou leurs modifications qui ne sont pas déposés en conformité avec l'article 48 ou qui ne sont pas modifiés en conformité avec l'ordre du Ministre donné en vertu de l'article 50 cessent d'être en vigueur (art. 51).

Les administrations aéroportuaires doivent envoyer sans délai aux organismes de mise en candidature copie de leurs règlements administratifs et des modifications apportées à ceux-ci (art. 52).

#### 6. Bureau et livres (art. 53 à 56)

Les administrations aéroportuaires maintiennent un bureau à l'aéroport principal ou à proximité. Tout document peut leur être signifié ou envoyé à ce bureau (art. 53).

Le paragraphe 54(1) exige des administrations aéroportuaires qu'elles tiennent adéquatement à ce bureau des livres comptables et des livres portant sur leurs affaires. Il précise aussi la teneur de ces livres. Le paragraphe 54(2) dispose que, sous réserve d'une autre loi fédérale ou provinciale prévoyant une période de conservation plus longue, une administration aéroportuaire doit conserver ses livres comptables pendant au moins 12 ans. Elle conserve les livres portant sur ses affaires jusqu'à l'expiration du bail de l'aéroport principal que lui a consenti la Couronne fédérale (par. 54(2)). Le paragraphe 54(2) vise aussi les livres de même nature qu'elle conservait avant sa prorogation (par. 54(3)).

Les administrateurs peuvent consulter les livres à tout moment opportun. Sur demande, l'administration aéroportuaire doit leur en fournir gratuitement des extraits (art. 55).

Une administration aéroportuaire et ses mandataires doivent prendre, à l'égard des livres exigés par le projet de loi, les mesures raisonnables pour en empêcher la perte ou la destruction, empêcher la falsification des écritures et faciliter la découverte et la correction des erreurs (art. 56).

#### 7. Capacité, pouvoirs et activités (art. 57 à 74)

Aux termes du paragraphe 57(1), l'administration aéroportuaire a pour mission d'exploiter, de gérer, d'entretenir et d'aménager l'aéroport principal en conformité avec le projet de loi et plus particulièrement avec les éléments de la politique canadienne sur les aéroports énoncés aux alinéas 8a) à h). Le paragraphe 57(2) fait état de plusieurs des points qui entrent dans cette mission, sans pour autant limiter l'interprétation faite du paragraphe 57(1). Le paragraphe 57(3) énonce d'autres activités qu'une administration aéroportuaire peut exercer en plus de l'exploitation, de la gestion, de l'entretien et de l'aménagement de son aéroport principal.

Le champ d'activité de l'administration aéroportuaire est décrit de façon beaucoup moins normative que dans le projet de loi précédent (C-27), qui donnait des définitions et des listes d'activités essentielles et complémentaires. Celles-ci ne figurent pas dans le projet de loi C-20.

Une administration aéroportuaire ne peut exercer les activités d'un transporteur aérien (art. 58). En outre, elle ne peut exploiter une entreprise ou exercer une activité que si le projet de loi le lui permet (art. 59). Elle ne peut pas non accomplir sa mission ou exercer les activités autorisées au paragraphe 57(3) en société de personnes ou en coentreprise (art. 60).

Une administration aéroportuaire n'est pas mandataire de la Couronne fédérale (art. 61). Sous réserve des autres dispositions du projet de loi, elle jouit de la capacité d'une personne physique (art. 62).

Aux termes de l'article 63, une administration aéroportuaire doit affecter ses recettes uniquement à l'accomplissement de sa mission, à l'exercice des activités visées au paragraphe 57(3) et aux autres fins permises par le projet de loi. Elle ne peut pas distribuer son excédent.

Sous réserve des règlements administratifs, une administration aéroportuaire peut émettre des obligations, des débentures et tout autre titre de créance en contrepartie d'un apport en numéraire, en biens ou en services déjà rendus (par. 64(1)). La juste valeur des biens ou des services rendus ne peut être inférieure à la somme que l'administration aéroportuaire recevrait si l'apport était en numéraire (par. 64(2)). Pour l'application de l'article 64, « biens » ne vise pas un billet à ordre ni une promesse de paiement (par. 64(3)).

L'article 65 autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements qui, d'une part, rendent applicable aux administrations aéroportuaires toute disposition concernant les titres de créance ou les actes de fiducie prévue par une loi fédérale permettant la constitution de personnes morales ou par les règlements pris en vertu d'une telle loi et, d'autre part, apportent à cette disposition les adaptations qu'il juge indiquées, uniquement aux fins de son application aux administrations aéroportuaires.

En vertu de l'article 66, une administration aéroportuaire ne peut placer les fonds qu'elle a en réserve ou dont elle n'a pas besoin à court terme que dans des titres de créance – notamment obligations et débentures – émis ou garantis soit par une banque figurant à l'annexe I de la *Loi sur les banques*, soit par un gouvernement ou une personne morale auxquels une agence de crédit reconnue internationalement a accordé l'une des trois plus hautes cotes de crédit.

Une administration aéroportuaire ne peut prêter de l'argent qu'à ses filiales et peut garantir les emprunts de celles-ci seulement (art. 67).

L'article 68 interdit aux administrations aéroportuaires d'indemniser une personne morale dans laquelle elles ont une participation pour une somme, à moins qu'il s'agisse d'une filiale et que celle-ci ait l'obligation de payer la somme.

Une administration aéroportuaire ne peut acquérir un intérêt foncier que si l'acquisition a) soit est nécessaire à l'exploitation ou à l'aménagement, à l'aéroport principal, d'aérogares, de parcs de stationnement contigus à une aérogare ou d'installations servant à l'atterrissage, au décollage, au déplacement ou au stationnement des aéronefs; b) soit a été agréée par le Ministre (art. 69).

Aux termes de l'article 70, le total des sommes exigibles d'une administration aéroportuaire, pour toute année civile, par un même fournisseur de biens ou de services, exclusion faite des sommes exigibles dans le cadre d'un projet en immobilisations, ne peut excéder 25 p. 100 des dépenses d'exploitation de celle-ci durant l'année civile précédente.

Une administration aéroportuaire peut répartir le trafic aérien entre les différents aéroports et aérogares qu'elle exploite (art. 71).

Une administration aéroportuaire peut faire des dons à des organismes de charité et à des établissements d'enseignement, mais ne peut faire de contribution à des fins politiques (art. 72).

L'article 73 interdit aux administrations aéroportuaires – ou aux personnes qui ont fourni une garantie d'exécution des obligations de celles-ci – d'opposer certains arguments aux personnes qui ont traité avec elles ou à leurs ayants cause.

Une administration aéroportuaire ne peut avoir d'intérêt ni de droit dans une entité, sauf disposition contraire du projet de loi (art. 74).

#### 8. Participation dans des personnes morales (art. 75 à 81)

Des fonctionnaires du Ministère ont signalé qu'en général le projet de loi C-20 imposait moins de conditions que son prédécesseur (C-27) pour les investissements des administrations aéroportuaires dans leurs filiales et d'autres personnes morales.

Une administration aéroportuaire peut avoir une participation dans une personne morale qui n'est pas un transporteur aérien si elle remplit les conditions énoncées au

paragraphe 75(1). Elle peut avoir, pendant une courte période, une participation dans un transporteur aérien qui fait l'objet d'une réorganisation financière, si elle le fait uniquement afin de recouvrer les sommes que le transporteur lui doit (par. 75(2)).

Une administration aéroportuaire doit veiller à ce que ses filiales n'aient de participation que dans des personnes morales (art. 76).

Le Ministre peut, s'il estime qu'une administration aéroportuaire contrevient à l'un des articles 74 à 76, 79, 80 ou 179 ou à un agrément donné en vertu de l'article 81, lui ordonner de prendre toute mesure qu'il juge nécessaire pour qu'elle se conforme à la disposition ou à l'agrément en cause. Il peut notamment lui ordonner de se départir de toute participation dans une entité (art. 77).

Le paragraphe 78(1) interdit aux administrations aéroportuaires d'effectuer une opération et de conclure un accord avec une personne morale dans laquelle elle a une participation, à moins qu'elle ne le fasse aux conditions du marché. Elles ne peuvent pas non plus acquérir de biens ou de services d'une telle personne morale à moins de procéder par appel d'offres (par. 78(2)).

L'article 79 concerne le risque financier maximal d'une administration aéroportuaire à l'égard d'une personne morale dans laquelle elle a une participation. Des fonctionnaires du Ministère ont signalé que cette question est abordée de façon plus détaillée dans le projet de loi C-20 qu'elle l'était dans le projet de loi antérieur (C-27). Le paragraphe 79(1) interdit à une administration aéroportuaire d'acquérir une participation dans une personne morale et d'augmenter son risque financier à l'égard d'une personne morale dans laquelle elle a une participation dans l'un ou l'autre des cas suivants : a) son risque financier total à l'égard de personnes morales dans lesquelles elle a une participation excède déjà, sans tenir compte de l'acquisition ou de l'augmentation, 10 p. 100 de son actif net à la fin de l'année civile précédente; b) l'acquisition ou l'augmentation ferait en sorte que son risque financier total à l'égard de personnes morales dans lesquelles elle a une participation excède 10 p. 100 de son actif net à la fin de l'année civile précédente (par. 79(1)). Le paragraphe 79(2) définit le « risque financier à l'égard d'une personne morale », pour l'application du paragraphe précédent, comme la somme des montants précisés. Dans un paragraphe qui ne figurait pas dans le projet de loi C-27, le projet de loi C-20 dispose que n'est pas pris en compte dans le calcul du risque financier total de l'administration aéroportuaire son risque financier à l'égard d'une personne morale qui a pour seul objet l'aménagement de terrains à l'aéroport principal (par. 79(4)).

Aux termes de l'article 80, une administration aéroportuaire ne peut avoir une participation dans une personne morale que si elle conclut un accord portant indemnisation d'une somme qu'elle aura été tenue de verser à l'égard de celle-ci et qui n'est pas visée au paragraphe 79(2). Elle doit conclure l'accord soit avec celle-ci, soit avec une personne morale dans laquelle elle a une participation et qui a elle-même une participation dans celle-ci.

Il existe une exception au paragraphe 79(1) : il ne s'applique ni à l'acquisition d'une participation dans une personne morale ni à l'augmentation du risque financier à l'égard d'une personne morale dans laquelle l'administration aéroportuaire a une participation, si elles sont agréées par le Ministre (par. 81(1)). Les conditions dont l'agrément est assorti peuvent notamment limiter le risque financier de l'administration aéroportuaire à l'égard de la personne morale (par. 81(2)). Le projet de loi C-27 habilitait le Ministre dans un seul cas précis à permettre que le risque financier d'une administration aéroportuaire excède le maximum établi.

De plus, le projet de loi C-20 élimine une exigence du projet de loi C-27, à savoir l'obligation, pour une personne morale dans laquelle une administration aéroportuaire a une participation, de verser un dividende annuel à ses actionnaires.

## 9. Gouvernance d'entreprise et responsabilité (art. 82 à 135)

### a. Conseil (art. 82 à 85)

Les membres du conseil d'une administration aéroportuaire doivent posséder collectivement les connaissances et l'expérience, notamment dans le secteur de l'aviation, ainsi que les compétences nécessaires pour exercer les fonctions du conseil (art. 82).

Le paragraphe 83(1) dispose que le conseil est chargé de l'établissement des orientations stratégiques de l'administration aéroportuaire, de la prise de ses décisions d'importance et de la supervision de la gestion de ses affaires. Le paragraphe 83(2) précise certaines fonctions que le conseil ne peut pas déléguer, même à l'un de ses comités. La liste de ces fonctions est plus courte que celle du projet de loi précédent (C-27). Il existe un cas d'exception, à savoir que si l'administration aéroportuaire ne se conforme pas à un acte de fiducie qui était en vigueur le 15 juin 2006, le paragraphe 83(2) n'empêche pas le fiduciaire de se prévaloir d'une délégation de fonctions expressément prévue par cet acte, dans sa version à cette date (par. 83(3)).



Le conseil d'une administration aéroportuaire est composé de neuf à 15 administrateurs, leur nombre étant fixé par les règlements administratifs (art. 84). Aux termes du projet de loi C-27, le conseil comprenait de 11 à 15 administrateurs. Le conseil élit son président parmi ses membres pour un mandat maximal de deux ans (par. 85(1)). Le mandat du président peut être renouvelé plus d'une fois (par. 85(1)). L'administrateur qui est par ailleurs le premier dirigeant de l'administration aéroportuaire ne peut être président du conseil (par. 85(2)). En outre, le président du conseil ne peut être ni administrateur ni premier dirigeant d'une personne morale dans laquelle l'administration aéroportuaire a une participation (par. 85(3)).

b. Nomination, révocation et démission des administrateurs (art. 86 à 104)

Les administrateurs sont inamovibles et leurs mandats, d'au plus trois ans, sont échelonnés de façon que, dans la mesure du possible, un nombre égal de mandats expire chaque année (par. 86(1)). Nul ne peut, au cours de sa vie, être administrateur d'une même administration aéroportuaire pour plus de neuf ans, compte non tenu de la période antérieure à la « date de transfert », définie à l'article 2 (par. 86(2)). Malgré le paragraphe 86(2), un seul administrateur peut être administrateur d'une même administration aéroportuaire pour plus de neuf ans, sous réserve d'un plafond de 12 ans (par. 86(3)).

Le Ministre doit nommer deux administrateurs (art. 87).

Aux termes de l'article 88, les règlements administratifs prévoient : a) la nomination d'un administrateur par le conseil parmi les candidats proposés par le gouvernement de la province où l'aéroport principal est situé; b) le nombre de candidats que ce gouvernement doit proposer; c) la procédure à suivre si ce gouvernement, après avoir été avisé d'une vacance aux termes du paragraphe 96(1), ne propose pas de candidats conformément au projet de loi et aux règlements administratifs. Dans le projet de loi précédent (C-27), le gouvernement de la province dans laquelle l'aéroport était situé pouvait nommer (plutôt que proposer) un administrateur au conseil.

Selon le paragraphe 89(1), les règlements administratifs désignent des autorités régionales et des municipalités à titre d'organismes de mise en candidature et prévoient le nombre d'administrateurs, compris entre deux et cinq, qui sont nommés par le conseil parmi les candidats proposés par ces autorités régionales et ces municipalités. Les organismes de mise en candidature (désignés par les règlements administratifs) sont la municipalité où est situé

l'aéroport principal et la plus importante municipalité desservie par cet aéroport, s'il n'est pas situé dans cette dernière. Le paragraphe 89(2) prévoit que le conseil doit nommer parmi les candidats ainsi proposés au moins un administrateur qui réside dans la municipalité où est situé l'aéroport principal et, si cet aéroport n'est pas situé dans la plus importante municipalité qu'il dessert, au moins un administrateur qui réside dans cette dernière.

Les règlements administratifs doivent désigner des organismes non gouvernementaux à titre d'organismes de mise en candidature et prévoient le nombre d'administrateurs, compris entre deux et cinq, qui sont nommés par le conseil parmi les candidats proposés par ces organismes non gouvernementaux (par. 90(1)). Les organismes désignés sont choisis parmi au moins deux des groupements suivants : a) une organisation économique; b) un organisme communautaire; c) un ordre professionnel de la province dans les secteurs du droit, du génie ou des sciences comptables; d) une organisation syndicale, à l'exclusion d'une organisation désignée à titre d'agent négociateur pour un groupe d'employés de l'administration aéroportuaire ou d'un transporteur aérien; e) dans le cas d'une administration aéroportuaire qui n'exploite pas d'aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers, l'association nationale de transporteurs aériens assurant un service intérieur (par. 90(2)). Les administrateurs sont nommés parmi les candidats proposés par des organismes désignés et sont choisis parmi au moins deux des groupements visés aux alinéas 90(2)a) à d) ou, dans le cas d'une administration aéroportuaire qui n'exploite pas d'aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers, aux alinéas 90(2)a) à e).

Le nombre d'entités désignées à titre d'organismes de mise en candidature en vertu de l'article 89 ou 90 peut être supérieur au nombre de postes d'administrateur à combler en conformité avec l'article en cause (art. 91).

Les règlements administratifs d'une administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers, mais pas celui des dix millions, désignent à titre d'organisme de mise en candidature l'association nationale de transporteurs aériens assurant un service intérieur (c.-à-d. l'Association du transport aérien du Canada) et prévoient qu'un administrateur est nommé par le conseil parmi les candidats proposés par cette association (par. 92(1)). Dans le cas d'une administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des dix millions de passagers, ses règlements administratifs doivent désigner à titre d'organisme de mise

en candidature l'association nationale de transporteurs aériens assurant un service intérieur et prévoir que deux administrateurs sont nommés par le conseil parmi les candidats proposés par cette association (par. 92(2)). Le précédent projet de loi (C-27) ne prévoyait pas de dispositions sur la proposition de candidatures par l'association nationale de transporteurs aériens.

Au plus trois administrateurs proposés par le même organisme de mise en candidature peuvent faire partie du conseil (art. 93).

Une entité ne peut être désignée à titre d'organisme de mise en candidature sous le régime de l'article 89 (municipalités et autorités régionales), 90 (organismes non gouvernementaux) ou 92 (association nationale de transporteurs aériens assurant un service intérieur) qu'avec son consentement et peut se démettre de cette fonction (art. 94).

Selon le paragraphe 95(1), les administrateurs nommés en vertu des articles 87 à 90 et 92 peuvent nommer un maximum de trois autres administrateurs qui possèdent les connaissances, l'expérience ou les compétences particulières dont le conseil a besoin pour exercer ses fonctions. Le paragraphe 95(2) prévoit que le premier dirigeant ne peut être nommé administrateur qu'en vertu du paragraphe 95(1). Le paragraphe 95(3) précise que le conseil doit nommer les remplaçants des administrateurs nommés en vertu du paragraphe 95(1).

L'article 96 porte sur la procédure à suivre en cas de vacance prévue ou imprévue au sein du conseil.

Aux termes de l'article 97, les règlements administratifs de l'administration aéroportuaire doivent prévoir : a) le nombre de candidats que l'organisme de mise en candidature désigné sous le régime de l'article 89, 90 ou 92 doit proposer pour chacun des postes à l'égard duquel il est autorisé à proposer des candidats; b) la procédure à suivre pour combler une vacance dans les cas où, après avoir été avisés de la vacance aux termes du paragraphe 96(1), les organismes de mise en candidature autorisés à proposer des candidats au poste vacant n'ont proposé aucun candidat qui possède, selon le conseil, les qualités, les compétences, les connaissances et l'expérience mentionnées dans l'avis.

Le paragraphe 98(1) prévoit que l'organisme de mise en candidature désigné sous le régime de l'article 89 ou 90 qui n'exerce pas son pouvoir de proposer des candidats pour deux vacances consécutives perd sa qualité d'organisme de mise en candidature, s'il a été avisé de chacune de ces vacances aux termes du paragraphe 96(1). Le paragraphe 98(2) crée une exception, en ce sens que le paragraphe 98(1) ne s'applique pas à la municipalité où est situé l'aéroport principal ni à la plus importante municipalité que celui-ci dessert.

Si le nombre d'administrateurs est inférieur à neuf durant trois mois, le Ministre peut nommer le nombre d'administrateurs requis pour l'amener à neuf. Les administrateurs ainsi nommés le sont pour un mandat d'un an (art. 99).

Avant son entrée en fonction, un nouvel administrateur doit participer à une session d'information donnée par l'administration aéroportuaire sur la mission et les obligations de cette administration, le rôle du Ministre et les attributions des administrateurs, notamment les obligations qui leur sont imposées par la loi et les règlements administratifs de l'administration aéroportuaire (art. 100).

Le Ministre peut révoquer pour tout motif valable un administrateur qu'il a nommé (par. 101(1)). Le conseil peut révoquer un administrateur qu'il a nommé pour tout motif valable, par résolution approuvée par les deux tiers du conseil, compte non tenu de l'administrateur visé (par. 101(2)).

Le Ministre est tenu de révoquer un administrateur qu'il a nommé si le conseil conclut, dans une résolution approuvée par les deux tiers des administrateurs, compte non tenu de l'administrateur visé, que ce dernier est devenu inadmissible aux termes de l'article 105, contrevient aux règles en matière de conflits d'intérêts prévues dans les règlements administratifs ou a communiqué des renseignements confidentiels en contravention des règlements administratifs (par. 102(1)). En outre, le conseil est tenu de révoquer un administrateur qu'il a nommé s'il tire à son égard l'une des conclusions énoncées au paragraphe 102(1) dans une résolution approuvée par les deux tiers des administrateurs, compte non tenu de l'administrateur visé (par. 102(2)).

Un administrateur peut démissionner par lettre envoyée au président du conseil (par. 103(1)). La démission prend effet à la date à laquelle le président du conseil reçoit la lettre ou à la date postérieure qui y est indiquée (par. 103(2)). L'administrateur doit aussi envoyer une copie de sa lettre de démission au Ministre, si celui-ci l'a nommé, ou à l'organisme de mise en candidature qui avait proposé sa candidature (par. 103(3)).

Le paragraphe 104(1) habilite un administrateur à présenter à l'administration aéroportuaire une déclaration écrite exposant les raisons de sa démission ou de son opposition à sa révocation. Le paragraphe 104(2) exige que l'administration aéroportuaire envoie sans délai une copie de la déclaration au Ministre et à tous les organismes de mise en candidature. Aux

termes du paragraphe 104(3), l'administration aéroportuaire ou la personne agissant en son nom n'engagent pas leur responsabilité en agissant conformément au paragraphe 104(2).

c. Inadmissibilité à la charge d'administrateur (art. 105 et 106)

Selon le paragraphe 105(1), ne peut exercer la charge d'administrateur une personne qui se trouve dans l'une des situations énumérées, y compris si elle n'est pas indépendante au sens des paragraphes 105(2) à (4).

L'administration aéroportuaire doit veiller à ce que la majorité de ses administrateurs ne soient administrateurs ou dirigeants d'aucune personne morale dans laquelle elle a une participation (art. 106).

d. Devoirs, responsabilités et indemnisation des administrateurs et dirigeants (art. 107 à 115)

Les administrateurs et dirigeants d'administration aéroportuaire doivent agir, dans l'exercice de leurs attributions, avec intégrité et bonne foi, au mieux des intérêts de l'administration aéroportuaire, avec le soin, la diligence et la compétence dont ferait preuve, en pareilles circonstances, une personne prudente (par. 107(1)). Ils sont tenus d'observer le projet de loi et les règlements administratifs (par. 107(2)). Aucune disposition d'un contrat, des règlements administratifs ou d'une résolution du conseil ou de l'un de ses comités ne peut libérer les administrateurs ou dirigeants de l'obligation d'agir conformément au projet de loi ou à un décret ou arrêté pris – ou à un ordre ou agrément donné – en vertu du projet de loi, ni des responsabilités découlant de cette obligation (par. 107(3)). Dans l'exercice de ses attributions, l'administrateur nommé par le Ministre n'a aucun devoir envers lui ni ne représente les intérêts de celui-ci. Celui dont la candidature a été proposée par un organisme de mise en candidature n'a aucun devoir envers lui ni ne représente les intérêts de celui-ci (par. 107(4)).

Aux termes du paragraphe 108(1), un administrateur s'est acquitté des devoirs imposés par le paragraphe 107(1) s'il s'est appuyé de bonne foi sur l'un des documents mentionnés aux alinéas 108(1)a) et b). Le paragraphe 108(2) dispose qu'il s'est acquitté des devoirs imposés par le paragraphe 107(2) s'il a agi avec le soin, la diligence et la compétence dont ferait preuve, en pareilles circonstances, une personne prudente, notamment en s'appuyant de bonne foi sur l'un des documents visés au paragraphe 108(1).

Le paragraphe 109(1) prévoit qu'un dirigeant s'est acquitté des devoirs imposés par le paragraphe 107(1) s'il s'est appuyé de bonne foi sur les rapports des personnes dont la profession permet d'accorder foi à leurs déclarations. En vertu du paragraphe 109(2), un dirigeant s'est acquitté des devoirs imposés par le paragraphe 107(2) s'il a agi avec le soin, la diligence et la compétence dont ferait preuve, en pareilles circonstances, une personne prudente, notamment en s'appuyant de bonne foi sur ces rapports.

Le conseil ou un administrateur peut, en vue de l'exercice de ses attributions, retenir, en conformité avec les règlements administratifs, les services d'un professionnel indépendant de l'administration aéroportuaire, aux frais de celle-ci (art. 110).

L'administration aéroportuaire peut souscrire au profit de ses administrateurs, de ses dirigeants et de leurs prédécesseurs une assurance couvrant la responsabilité qu'ils encourent en leur qualité d'administrateur ou de dirigeant de l'administration aéroportuaire (art. 111).

L'article 112 permet en règle générale à l'administration aéroportuaire d'indemniser ses administrateurs, ses dirigeants ou leurs prédécesseurs de tous leurs frais – y compris les avances de fonds.

L'administration aéroportuaire ou ses administrateurs, ses dirigeants ou leurs prédécesseurs peuvent saisir le tribunal pour faire approuver une indemnisation, et le tribunal peut, par ordonnance, approuver toute indemnisation prévue à l'article 112 et prendre toute autre mesure qu'il estime indiquée (par. 113(1)). Le tribunal saisi peut en outre ordonner qu'avis en soit donné à tout intéressé; celui-ci peut comparaître et présenter ses observations (par. 113(2)).

Les articles 114 et 115 précisent les circonstances où les administrateurs d'une administration aéroportuaire sont responsables de l'affectation de certaines recettes qu'ils ont approuvée, par vote ou par acquiescement, en vertu de résolutions particulières.

Les administrateurs et les dirigeants peuvent être disculpés d'une infraction s'ils prouvent qu'ils ont pris les précautions voulues en vertu des articles 224 et 242 qui figurent dans la partie 4 du projet de loi.

e. Réunions du conseil et de ses comités (art. 116 à 123)

Le conseil et chacun de ses comités conservent les procès-verbaux de leurs réunions, auxquels sont incorporées toutes les résolutions adoptées au cours de celles-ci (art. 116).

L'article 117 permet au président du conseil de convoquer les réunions de celui-ci de sa propre initiative. Le conseil tient une réunion si celle-ci est demandée en vertu de l'article 187 ou si le tiers des administrateurs le demande. Le conseil se réunit au moins quatre fois l'an.

La majorité du nombre d'administrateurs du conseil déterminé par les règlements administratifs constitue le quorum de celui-ci. La majorité du nombre de membres d'un comité du conseil déterminé par les règlements administratifs constitue le quorum de ce comité (art. 118).

Le premier dirigeant qui n'est pas un administrateur a le droit d'assister aux réunions du conseil. Il y est tenu si le président du conseil le lui demande (art. 119).

Le conseil peut exclure le premier dirigeant de réunions du conseil, qu'il soit administrateur ou non, lorsqu'est à l'étude l'évaluation du rendement ou la rémunération de celui-ci ou lorsque le conseil l'estime nécessaire pour conserver son indépendance à son égard (art. 120).

Selon l'article 121, la participation à une réunion du conseil peut se faire par téléphone ou par tout autre moyen de communication permettant à tous les participants de communiquer adéquatement entre eux; ils sont alors réputés, pour l'application du projet de loi, avoir assisté à la réunion. Certaines exceptions sont prévues au paragraphe 121(2).

L'administrateur présent à une réunion du conseil ou d'un comité de celui-ci est réputé avoir acquiescé à toutes les résolutions adoptées et à toutes les mesures prises, sauf s'il suit la procédure de dissidence énoncée au paragraphe 123(1). L'administrateur qui, par vote ou acquiescement, approuve l'adoption d'une résolution n'est pas admis à enregistrer sa dissidence (par. 123(2)). L'administrateur absent d'une réunion au cours de laquelle une résolution a été adoptée ou une mesure prise est réputé y avoir acquiescé, sauf si, dans les sept jours suivant la date où il a pris connaissance de cette résolution ou mesure, il suit la procédure de dissidence énoncée au paragraphe 123(3). Malgré le paragraphe 123(3), un administrateur n'est toutefois pas réputé avoir acquiescé à une résolution adoptée ou une mesure prise alors qu'il était exclu de la réunion (par. 123(4)).

f. Comités du conseil (art. 124 à 128)

Le conseil peut créer les comités qu'il estime nécessaires pour l'aider à exercer ses fonctions; il est toutefois tenu de créer un comité de gouvernance et un comité de vérification (art. 124).

Le paragraphe 125(1) précise que le nombre de membres du comité de gouvernance est inférieur à la majorité du nombre d'administrateurs du conseil, déterminé par les règlements administratifs, sans toutefois être inférieur à trois. Le paragraphe 125(2) dispose que l'administrateur qui est par ailleurs le premier dirigeant de l'administration aéroportuaire ne peut être membre du comité de gouvernance. Le paragraphe 125(3) énonce les principales attributions du comité ci-dessus. Le président du comité de gouvernance convoque les réunions de celui-ci, de sa propre initiative ou à la demande d'un membre (par. 125(4)). Le comité se réunit au moins quatre fois l'an (par. 125(5)).

Le nombre de membres du comité de vérification est inférieur à la majorité du nombre d'administrateurs du conseil, déterminé par les règlements administratifs, sans toutefois être inférieur à trois (par. 126(1)). L'administrateur qui est par ailleurs le premier dirigeant de l'administration aéroportuaire ne peut être membre du comité de vérification (par. 126(2)). Les membres du comité de vérification doivent connaître les principes comptables de base et pouvoir lire et comprendre des états financiers (par. 126(3)). Le président du conseil ne peut être président du comité de vérification (par. 126(4)). Les attributions du comité de vérification sont énoncées à l'article 127. Le président du comité de vérification convoque les réunions de celui-ci, de sa propre initiative ou à la demande du vérificateur ou d'un membre (par. 128(1)). Le comité de vérification se réunit au moins quatre fois l'an (par. 128(2)). Sur demande d'un membre du comité de vérification, le vérificateur est tenu d'assister à toute réunion de ce comité qui se tient pendant la durée de son mandat (par. 128(3)). Le vérificateur a le droit d'assister à toute réunion du comité de vérification et d'y prendre la parole, sauf lorsqu'est à l'étude l'évaluation de son rendement ou sa rémunération (par. 128(4)). Si le comité adopte une résolution en vertu de l'article 122, il est tenu d'en remettre sans délai un exemplaire au vérificateur (par. 128(5)).



g. Vérificateur (art. 129 à 131)

Le conseil nomme comme vérificateur de l'administration aéroportuaire une personne physique ou un cabinet de comptables, pour un mandat renouvelable d'un an (par. 129(1)). Le conseil comble sans délai toute vacance du poste de vérificateur (par. 129(2)).

L'article 130 énonce les qualités requises sur le plan professionnel et au chapitre des normes d'indépendance à l'égard d'un vérificateur qui est une personne physique et à l'égard d'un cabinet de comptables qui agit à titre de vérificateur.

Une personne physique ne peut exercer les fonctions de vérificateur pendant plus de cinq années consécutives, alors que cette limite est de dix années consécutives dans le cas d'un cabinet de comptables (par. 131(1)). Dans le cas d'un cabinet de comptables, ce cabinet désigne une personne physique chargée de la vérification. La personne physique chargée de la vérification ne peut exercer ses fonctions pendant plus de cinq années consécutives (par. 131(1)). Une personne physique ne peut, de nouveau, être nommée vérificateur ou chargée de la vérification pour le cabinet de comptable au cours des trois ans suivant la fin de l'exercice de ses fonctions. Le cabinet de comptables ne peut être nommé de nouveau au cours des cinq ans suivant la fin de l'exercice de ses fonctions (par. 131(2)).

h. Conflits d'intérêts (art. 132 à 135)

Les administrateurs et dirigeants de l'administration aéroportuaire évitent de se trouver dans toute situation où leurs intérêts ou, s'ils en ont connaissance après une vérification sérieuse, ceux des personnes avec lesquelles ils sont liés (au sens de l'art. 4) sont ou paraissent en conflit avec les intérêts de l'administration aéroportuaire (art. 132).

L'administrateur ou le dirigeant d'une administration aéroportuaire doit sans délai communiquer par écrit à cette administration la nature et l'étendue de son intérêt dans toute opération – projetée, en cours ou conclue – avec elle, ou de celui d'une personne avec laquelle il est lié dont il a connaissance après une vérification sérieuse (par. 133(1)). Si la communication est faite au cours d'une réunion du conseil, elle est consignée au procès-verbal de cette dernière. Si elle est faite à un autre moment, elle est consignée au procès-verbal de la réunion suivante du conseil (par. 133(1)). Selon le paragraphe 133(2), l'administrateur nommé par le Ministre lui communique la nature et l'étendue de l'intérêt communiqué à l'administration aéroportuaire.

L'article 134 établit les exigences relatives aux règles en matière de conflits d'intérêts prévues par les règlements administratifs de l'administration aéroportuaire.

Les administrateurs et dirigeants remettent au conseil, avant le début de leur premier mandat et dans chacun des délais précisés, une déclaration écrite attestant qu'ils ont lu les règles en matière de conflits d'intérêts prévues par les règlements administratifs de l'administration aéroportuaire et que, à leur connaissance, après une vérification sérieuse, ils n'y contreviennent pas (art. 135).

10. Redevances (art. 136 à 173)

a. Imposition des redevances (art. 136 à 138)

Seule l'administration aéroportuaire peut imposer une redevance à l'égard d'un aéroport principal (art. 136). Les redevances comprennent les redevances aéronautiques et les redevances passagers suivant la définition de l'article 2.

Il a été signalé plus haut que certaines obligations relatives aux redevances énoncées aux articles 35 et 36 s'appliquaient uniquement aux gouvernements des trois territoires quant aux aéroports dont ils étaient chacun propriétaires dans leur capitale respective, et à tout autre exploitant d'aéroport au Canada, autre qu'une administration aéroportuaire, dont l'achalandage atteint le seuil des 300 000 passagers. Selon les articles 137 et 138, les mêmes obligations s'appliquent aux petites administrations aéroportuaires qui exploitent des aéroports dont l'achalandage n'atteint pas le seuil des deux millions de passagers. Comme nous l'avons souligné précédemment, ces exploitants d'aéroports font tous partie de la première catégorie en ce qui concerne les redevances.

Selon projet de loi C-27, qui a précédé le projet de loi C-20, les petites administrations aéroportuaires étaient assujetties au régime de redevances complet (c.-à-d. la méthode d'établissement des redevances, les principes d'établissement, le processus prescrit pour les préavis, les consultations et les annonces, ainsi que les mécanismes d'appel). Comme nous l'avons souligné précédemment, le projet de loi C-20 exige de ces administrations aéroportuaires qu'elles répondent uniquement aux critères généraux en matière de transparence et de respect à l'égard des principes d'établissement des redevances à titre d'aéroports non fédéraux. En vertu du projet de loi C-27, les administrations aéroportuaires dont l'achalandage atteint le seuil des 400 000 passagers annuellement étaient assujetties à des critères particuliers quant à l'utilisation

des recettes tirées des redevances passagers et la divulgation de ces recettes et des dépenses connexes. Dans le projet de loi C-20, ces exigences ne s'appliquent pas tant que l'aéroport n'atteint pas le seuil des deux millions de passagers.

Conformément à l'article 137, l'administration aéroportuaire doit mettre à la disposition de quiconque en fait la demande et afficher sur son site Web, si elle en a un, le montant de chaque redevance, les circonstances où elle est exigible, la méthode de recouvrement et l'utilisation des recettes qui sont tirées de chaque redevance passagers. Cette obligation incombe à chaque administration aéroportuaire.

Le paragraphe 138(1) établit les critères qui doivent être respectés lorsque l'administration aéroportuaire propose d'établir ou d'augmenter une redevance à l'égard de l'aéroport principal (dont le nom figure à la colonne 2 de l'annexe du projet de loi, en regard du nom de cette administration) dont l'achalandage n'atteint pas le seuil des deux millions de passagers et de tout aéroport figurant à la colonne 3 de l'annexe (en regard de son nom) et dont l'achalandage atteint le seuil des 300 000 passagers. Le paragraphe 138(2) exige que l'administration aéroportuaire informe les exploitants d'aéronefs et le public de la région desservie par l'aéroport de toute diminution de la redevance ou de son abolition (par. 138(2)).

b. Champ d'application (art. 139)

Comme nous l'avons fait remarquer précédemment, la deuxième catégorie en ce qui concerne les redevances s'applique uniquement aux administrations aéroportuaires qui exploitent des aéroports principaux au Canada et dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers. Selon l'article 139, les articles 140 à 173 s'appliquent uniquement à ces administrations aéroportuaires. Elles sont assujetties au cadre global qui suit relativement aux redevances.

c. Principes d'établissement (art. 140)

Le paragraphe 140(1) énonce les principes qui doivent être respectés par les huit principales administrations aéroportuaires lorsqu'elles établissent ou révisent les redevances. Toute modification de l'unité de mesure d'une redevance est assimilée à son augmentation (par. 140(2)).

d. Méthode d'établissement des redevances (art. 141 à 143)

Une administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers doit arrêter une méthode d'établissement des redevances dans l'année suivant le jour où elle devient assujettie à l'article 141. L'administration peut la réviser par la suite au besoin (art. 141).

La méthode explique comment l'administration aéroportuaire détermine ses besoins financiers et la partie des besoins financiers que chacune des deux catégories de redevances est destinée à satisfaire (c.-à-d. les redevances aéronautiques et les redevances passagers) (par. 142(1)).

Pour ce qui est des redevances aéronautiques, la méthode comporte l'information suivante : la liste des redevances; la description de l'unité de mesure utilisée pour chacune des redevances et la justification de ce choix; une explication de la façon dont chacune des redevances sera établie et de la façon dont la redevance, seule ou combinée avec d'autres redevances aéronautiques, se rapportera à la partie des besoins financiers que les redevances aéronautiques sont destinées à satisfaire ou à une partie de celle-ci; et les motifs de l'utilisation de différentes redevances ou de toute différence dans l'imposition d'une même redevance à l'égard d'une installation ou d'un service donnés (par. 142(2)).

S'agissant des redevances passagers, la méthode doit expliquer la façon dont elles sont liées au financement de dépenses engagées aux fins visées à l'article 157 (utilisation des recettes tirées des redevances passagers à des fins particulières) et les motifs de toute différence dans leur imposition (par. 142(3)).

L'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers doit aussi expliquer comment elle établit les droits, autres que les redevances, qui sont exigés des transporteurs aériens (art. 143).

e. Préavis (art. 144 à 147)

L'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers donne un préavis de toute proposition concernant l'établissement ou la révision de sa méthode ou l'établissement ou l'augmentation de ses redevances (art. 144).

Selon l'article 145, une proposition par l'une ou l'autre des administrations aéroportuaires mentionnée ci-dessus concernant l'établissement ou l'augmentation d'une redevance peut prévoir le rajustement de celle-ci, une fois au cours de la période de six mois qui suit son établissement ou son augmentation, calculé selon la formule mathématique prévue dans le préavis. Pour l'application du projet de loi, le rajustement fait partie du processus d'établissement ou d'augmentation de la redevance.

L'article 146 précise les éléments qui doivent être inclus dans le préavis; d'autres critères sont prévus dans le cas d'une proposition relative à l'établissement ou à l'augmentation d'une redevance passagers. L'article 147 précise les personnes à qui le préavis doit être envoyé et les endroits où il doit être affiché.

f. Consultations et observations (art. 148 à 150)

L'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers communique à quiconque en fait la demande les renseignements susceptibles d'aider celui-ci à comprendre la proposition d'établissement ou de révision de la méthode ou d'établissement ou d'augmentation d'une redevance et à présenter ses observations sur celle-ci (art. 148).

L'administration aéroportuaire invite (par écrit) les transporteurs aériens desservant l'aéroport principal à une assemblée pour leur expliquer la proposition, répondre à leurs questions et recueillir leur avis. L'assemblée est tenue au moins 30 jours avant l'expiration du délai de réception des observations sur la proposition (par. 149(1)). Si la proposition est d'établir ou d'augmenter une redevance passagers, elle tient, au moins 30 jours avant l'expiration du délai de réception des observations, une assemblée publique pour expliquer la proposition, répondre aux questions et recueillir l'avis des participants (par. 149(2)).

L'article 150 exige que les observations sur la proposition soient présentées par écrit et établit les dates limites de réception de celles-ci.

g. Annonces (art. 151 à 155)

L'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers doit, après avoir pris en

considération toute observation reçue avant la date limite applicable, annoncer sa méthode ou la redevance établie ou augmentée (art. 151).

L'article 152 prévoit ce que doit contenir l'annonce de la méthode d'établissement des redevances. De même, l'article 153 prévoit ce que l'annonce d'une redevance contient. L'article 154 fait connaître les personnes et les organismes à qui une copie de l'annonce doit être envoyée, les endroits où elle doit être affichée et l'obligation d'informer le public par les médias locaux.

L'article 155 exige que l'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers informe les exploitants d'aéronefs et le public de la région desservie par l'aéroport principal de toute diminution de la redevance ou de son abolition (art. 155).

#### h. Date de prise d'effet (art. 156)

L'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers ne peut établir ou augmenter une redevance aéronautique avant l'expiration d'un délai de 10 jours après celui où elle s'est conformée aux exigences de l'article 154 en matière d'information du public au moyen de quotidiens (par. 156(1)).

L'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers ne peut établir ou augmenter une redevance passagers avant que le délai d'appel prévu au paragraphe 163(1) soit expiré ou, en cas d'appel, que l'Office des transports du Canada (l'« Office ») l'ait rejeté (par. 156(2)).

L'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers ne peut établir ou augmenter une redevance avant d'avoir informé de sa date de prise d'effet les personnes et organisations visées à l'article 154 (par. 156(3)).

#### i. Dispositions additionnelles – redevances passagers (art. 157 à 159)

Le paragraphe 157(1) précise les fins auxquelles doivent être utilisées les recettes tirées des redevances passagers par l'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers. Le paragraphe

suivant prescrit les autres fins auxquelles peuvent être utilisées les recettes tirées des redevances passagers, mais avec l'agrément du Ministre seulement. Le paragraphe 157(3) précise que l'utilisation de recettes tirées des redevances passagers pour payer les intérêts des dettes contractées aux fins visées à l'article 157 est considérée comme l'utilisation de recettes à ces fins.

Le projet de loi C-27 imposait des restrictions quant à l'utilisation des recettes tirées des redevances passagers à un plus grand nombre d'aéroports. Sous son régime, les restrictions s'appliquaient à tout exploitant d'aéroport (autre que les gouvernements des territoires) qui exploitait un aéroport dont l'achalandage atteignait le seuil des 400 000 passagers annuellement. Contrairement à son prédécesseur, le projet de loi C-20 a augmenté le nombre d'utilisations admissibles des recettes tirées des redevances passagers dans le cas des exploitants d'aéroports assujettis à ces restrictions.

L'article 158 exige que, pour toute redevance passagers existant le jour où l'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers devient assujettie à cet article, celle-ci fournisse, dans l'année suivant ce jour, les renseignements réglementaires aux transporteurs aériens, aux organisations qui les représentent et au public de la région desservie par l'aéroport principal.

Selon l'article 159, l'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers doit abolir la redevance passagers dès que celle-ci n'est plus nécessaire aux fins visées à l'alinéa 146(2)a) ou 158a).

j. Appels (art. 160 à 173)

Sous réserve des restrictions énoncées au paragraphe 160(3), le paragraphe 160(1) permet que l'établissement ou l'augmentation d'une redevance puisse faire l'objet d'un appel devant l'Office si, lors de l'établissement ou de l'augmentation, l'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers n'avait pas arrêté de méthode ou n'a pas respecté les principes d'établissement en vertu des articles 144 à 156. Le paragraphe 160(2) permet à toute personne d'interjeter appel à l'égard d'une redevance passagers, mais seul l'exploitant d'aéronef visé par une redevance aéronautique peut interjeter appel à l'égard de celle-ci sur le fondement du paragraphe 160(1).

Selon le paragraphe 160(3), un appel en vertu du paragraphe 160(1) ne peut être interjeté que dans les cas suivants : l'appelant a soulevé l'omission ou le manquement dans les observations qu'il a présentées; la redevance que l'administration aéroportuaire a annoncée est supérieure à celle indiquée dans le préavis ou est fondée sur une unité de mesure différente; l'administration aéroportuaire n'a pas respecté les exigences de l'article 147 relatives au préavis.

Sous réserve des conditions établies au paragraphe 161(2), le paragraphe 161(1) prévoit un autre motif d'appel déterminé en ce que, dans le cas d'une redevance aéronautique, l'exploitant d'aéronef peut interjeter appel de l'établissement ou de l'augmentation d'une redevance aéronautique – qu'il soit visé par celle-ci ou non –, au motif que n'est pas conforme aux principes d'établissement toute redevance aéronautique ayant pris effet avant la date de l'annonce de la méthode ou l'expiration du délai imparti pour l'établir, selon la première de ces éventualités à survenir. Le paragraphe 161(2) permet d'interjeter appel en vertu de l'article 161 seulement si l'appelant a soulevé la non-conformité dans les observations qu'il a présentées ou si l'administration aéroportuaire n'a pas respecté les exigences de l'article 147. Le paragraphe 161(3) prévoit également la possibilité d'interjeter des appels subséquents dans des circonstances précises.

Il ne peut être interjeté appel de l'établissement ou de l'augmentation d'une redevance, aux motifs visés au paragraphe 160(1) ou 161(1), si l'établissement ou l'augmentation prend effet avant la date de l'annonce de la méthode ou l'expiration du délai imparti pour l'établir, selon la première de ces éventualités à survenir (art. 162).

L'appel est interjeté au plus tard 30 jours après celui où l'administration aéroportuaire s'est conformée aux exigences du paragraphe 154(4) en matière d'information du public au moyen de quotidiens (par. 163(1)). L'appel doit être formulé par écrit et doit contenir l'exposé des moyens invoqués (par. 163(2)). L'appelant doit déposer le document auprès de l'Office et en envoyer une copie à l'administration aéroportuaire le même jour (par. 163(2)).

L'Office peut exiger de l'administration aéroportuaire qu'elle dépose auprès de lui les éléments ci-après à l'égard de la redevance en cause (art. 164). L'Office peut joindre plusieurs appels (art. 165). Dans le cadre d'un appel, l'Office ne peut remettre en question ni la méthode ni le caractère raisonnable ou la prudence des prévisions de l'administration aéroportuaire en matière de fonds de prévoyance nécessaires pour ses dépenses futures (art. 166). En cas d'appel d'une redevance aéronautique et jusqu'à ce qu'il soit statué sur celui-ci, l'Office



ne peut rendre une ordonnance qui empêche la prise d'effet de la redevance ou en suspend l'imposition (art. 167).

L'article 168 établit les types d'ordonnances que l'Office peut rendre s'il fait droit à l'appel.

Le remboursement ordonné à l'administration aéroportuaire peut être effectué sous forme de crédit ou de paiement à l'exploitant d'aéronef (par. 169(1)). L'administration aéroportuaire paie le montant du remboursement, y compris le montant de tout crédit inutilisé, dans les 90 jours suivant la date de l'ordonnance (par. 169(2)).

L'Office doit statuer sur l'appel dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, dans les 60 jours suivant l'expiration du délai d'appel. Il peut s'accorder jusqu'à 30 jours de plus s'il juge que des circonstances particulières le justifient (art. 170). L'Office doit communiquer immédiatement par écrit sa décision motivée à l'administration aéroportuaire et à l'appelant (art. 171). La décision de l'Office est définitive et, par dérogation au paragraphe 41(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, non susceptible d'appel ni de révision judiciaire (art. 172).

Le paragraphe 173(1) dispose que les articles 24, 25.1 à 29, 32, 34 et 37 de la *Loi sur les transports au Canada* ne s'appliquent pas à l'égard des attributions que le présent projet de loi confère à l'Office. De plus, le paragraphe 173(2) dispose que les pouvoirs conférés au gouverneur en conseil par les articles 40 et 43 de la *Loi sur les transports au Canada* ne peuvent être exercés à l'égard des attributions conférées à l'Office par le projet de loi.

## 11. Communication (art. 174 à 199)

### a. Plan d'entreprise (art. 174)

Le paragraphe 174(1) exige que chaque administration aéroportuaire adopte, avant le début de chaque année civile, un plan d'entreprise pour les cinq prochaines années civiles, comportant un énoncé de ses objectifs stratégiques pour cette période, et, pour chacune des années civiles visées, un énoncé de ses objectifs opérationnels, une prévision de sa situation financière et la description de ses projets importants. L'administration aéroportuaire doit mettre à la disposition de quiconque en fait la demande un résumé de son plan d'entreprise et l'affiche sur son site Web, si elle en a un. L'administration peut exclure les renseignements dont la diffusion nuirait à ses intérêts commerciaux (par. 174(2)).

b. États financiers (art. 175 à 181)

L'administration aéroportuaire dresse des états financiers annuels selon les principes comptables généralement reconnus (par. 175(1)). Celle qui a une filiale dresse des états financiers annuels consolidés et non consolidés (par. 175(2)). Les états financiers annuels présentent de façon distincte les principales catégories de recettes et de dépenses et en donnent le montant total pour chacune des catégories (par. 175(3)). Les notes jointes aux états financiers annuels doivent comporter certains éléments réglementaires (par. 175(4)).

L'administration aéroportuaire qui impose une redevance passagers à un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers indique aussi dans ses états financiers annuels ou dans les notes jointes à ceux-ci, pour l'année civile visée et de façon cumulative à compter de l'année d'établissement de la redevance, des renseignements supplémentaires relatifs aux recettes brutes et aux dépenses connexes (par. 175(5)).

Le paragraphe 175(6) autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant les états financiers annuels et les notes les accompagnant, notamment des règlements ajoutant de nouveaux éléments au contenu des états financiers.

Le paragraphe 175(7) porte sur l'obligation faite au premier dirigeant et au directeur financier de certifier que les états financiers de l'administration aéroportuaire présentent fidèlement la situation financière de celle-ci et d'en remettre une copie au vérificateur.

L'administration aéroportuaire fait vérifier ses états financiers annuels (par. 176(1)). Le vérificateur procède à la vérification en conformité avec les normes de vérification généralement reconnues applicables à la vérification des états financiers de personnes morales dont les titres sont négociés sur le marché (par. 176(2)).

Les administrateurs, dirigeants, employés et mandataires de l'administration aéroportuaire et leurs prédécesseurs doivent, à la demande du vérificateur et dans la mesure du possible, le renseigner et lui donner accès à tous les registres, documents, livres, comptes et pièces justificatives de celle-ci et de ses filiales, selon ce qu'il estime nécessaire à l'exécution de son mandat (par. 177(1)). À la demande du vérificateur, les administrateurs de l'administration aéroportuaire demandent aux administrateurs, dirigeants, employés et mandataires de ses filiales, ou à leurs prédécesseurs, de fournir les renseignements et éclaircissements que ces personnes peuvent raisonnablement fournir et que le vérificateur estime nécessaires pour remplir son mandat. Les administrateurs de l'administration aéroportuaire transmettent au vérificateur les renseignements et éclaircissements ainsi obtenus (par. 177(2)).

Il est interdit à l'administration aéroportuaire de publier ses états financiers annuels avant qu'ils aient été approuvés par le conseil et sans qu'ils soient accompagnés du rapport du vérificateur (art. 178).

L'article 179 énonce un certain nombre de critères relatifs aux états financiers des filiales des administrations aéroportuaires (art. 179).

Le Ministre peut ordonner à l'administration aéroportuaire de lui remettre copie des états financiers de toute personne morale dans laquelle elle a une participation. Il peut aussi lui ordonner de les rendre publics, s'il juge que cette communication sert l'intérêt public (art. 180).

Le Ministre peut ordonner à l'administration aéroportuaire : a) de faire procéder à la vérification des états financiers annuels de l'une ou l'autre de ses filiales; b) de lui remettre copie du rapport du vérificateur et des documents afférents qu'il peut exiger; c) de rendre public le rapport du vérificateur, s'il juge que cette communication sert l'intérêt public (art. 181).

c. Indicateurs de rendement (art. 182)

Le paragraphe 182(1) exige que l'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers mesure son rendement par rapport aux objectifs de la Politique canadienne sur les aéroports (qui figure aux al. 8a) à h) du projet de loi) en utilisant des indicateurs de rendement. Le paragraphe 182(2) autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant les indicateurs de rendement, notamment afin de les établir.

Selon le projet de loi C-27, prédécesseur du projet de loi C-20, les administrations aéroportuaires étaient tenues d'établir les indicateurs de rendement applicables à leurs activités. En outre, le projet de loi C-27 exigeait que chaque administration aéroportuaire mène, aux cinq ans, à l'aéroport loué auprès de la Couronne fédérale, un sondage quant au degré de satisfaction des passagers à l'égard des services fournis par l'administration. Cette exigence ne figure pas dans le projet de loi C-20.

d. Rapport annuel (art. 183 et 184)

L'administration aéroportuaire établit pour chaque année civile un rapport annuel (art. 183) qui doit comporter l'information figurant au paragraphe 184(1). Dans le cas de l'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le

seuil des deux millions de passagers, le rapport annuel doit aussi comporter les renseignements énoncés au paragraphe 184(2). Toute autre administration aéroportuaire doit aussi inclure dans son rapport annuel le montant des recettes tirées des redevances aéronautiques, de celles tirées des redevances passagers et de celles tirées d'autres sources, ainsi que la comparaison de la somme de ces recettes et de ses besoins financiers (par. 184(3)). Le paragraphe 184(4) prévoit les autres éléments qui doivent être inclus dans le rapport annuel de l'administration aéroportuaire qui a une participation dans toute personne morale.

e. Assemblée annuelle (art. 185)

Chaque administration aéroportuaire doit tenir une assemblée annuelle qui se conforme aux exigences énoncées à l'article 185, dont notamment l'obligation de remettre un avis précis au Ministre et aux organismes de mise en candidature et d'en informer le public. Le public est autorisé à assister à l'assemblée, et à y poser des questions et exprimer son point de vue. L'administration aéroportuaire veille à ce que le premier dirigeant et au moins les deux tiers des administrateurs, dont le président du conseil, assistent en personne à l'assemblée annuelle (par. 185(4)). Le Ministre et chaque organisme de mise en candidature veillent à être représentés à l'assemblée annuelle (par. 185(5)).

12. Consultation (art. 186 à 190)

Au moins une fois par année, l'administration aéroportuaire invite, par écrit, le Ministre et les organismes de mise en candidature à rencontrer collectivement le conseil (par. 186(1)). Elle veille à ce que le premier dirigeant et au moins les deux tiers des administrateurs, dont le président du conseil, assistent en personne à la rencontre (par. 186(1)). Le Ministre et chaque organisme de mise en candidature veillent à être représentés à la rencontre (par. 186(2)).

Quatre organismes de mise en candidature ou encore le Ministre et trois organismes de mise en candidature peuvent, si, dans un cas comme dans l'autre, au moins l'un des organismes de mise en candidature est une autorité régionale ou une municipalité et au moins l'un est un organisme non gouvernemental ou l'association nationale de transporteurs aériens assurant un service intérieur, demander la convocation d'une réunion extraordinaire du conseil pour y débattre des questions résumées dans la demande. Le conseil convoque la réunion sans délai et invite le Ministre et tous les organismes de mise en candidature à y envoyer des

représentants (par. 187(1)). L'administration aéroportuaire veille à ce qu'au moins les deux tiers des administrateurs, dont le président du conseil, assistent en personne à la réunion (par. 187(2)).

L'administration aéroportuaire invite, par écrit, les transporteurs aériens qui desservent l'aéroport principal à la rencontrer collectivement une fois l'an (par. 188(1)). Elle est représentée à la rencontre par le premier dirigeant, un autre dirigeant et un administrateur. (par. 188(1)). La rencontre vise à discuter des questions stratégiques liées à l'aéroport (par. 188(2)).

Les règlements administratifs de l'administration aéroportuaire prévoient un mécanisme de consultation du public de la région desservie par l'aéroport principal (art. 189). Le mécanisme de consultation prévoit notamment un cadre de discussion permettant, au moins deux fois l'an, au public de la région desservie par l'aéroport principal de recevoir des renseignements sur les questions liées à cet aéroport et d'en discuter avec le premier dirigeant et un autre dirigeant de l'administration aéroportuaire (art. 190).

### 13. Accès du public aux documents (art. 191)

L'administration aéroportuaire doit donner, au bureau visé à l'article 53, l'accès aux documents mentionnés au paragraphe 191(1), et notamment aux états financiers et aux plans d'utilisation du sol (par. 191(1)). En outre, l'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers doit aussi donner, à ce bureau, l'accès au texte de la méthode d'établissement des redevances (par. 191(2)). Il existe toutefois une exception, l'administration aéroportuaire n'étant pas tenue de permettre l'accès aux documents se rapportant uniquement aux aéroports autres que l'aéroport principal (par. 191(3)). Le paragraphe 191(4) vise les états financiers de certaines personnes morales dans lesquelles l'administration portuaire détient une participation, états financiers qu'elle doit mettre à disposition de quiconque en fait la demande. Les copies des documents visés aux paragraphes 191(1), (2) et (4) doivent être fournies à toute personne, sur paiement de droits raisonnables (par. 191(5)). L'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers est tenue d'avoir un site Web et d'y afficher notamment ses rapports annuels pour les cinq dernières années civiles et une description des types de documents auxquels le public peut avoir accès, avec indication de la façon de les consulter (par. 191(6)).

#### 14. Examen du rendement (art. 192 à 198)

Selon l'article 192, l'administration aéroportuaire qui exploite un aéroport principal dont l'achalandage atteint le seuil des deux millions de passagers est tenue de procéder à l'examen de son exploitation, de sa gestion et de son rendement financier, et ce, pour chaque période quinquennale consécutive suivant la date de transfert, en commençant par celle qui se termine après l'entrée en vigueur de l'article.

Toute administration portuaire qui n'atteint pas le seuil mentionné ci-dessus doit procéder au même examen, a) soit pour la période quinquennale commençant à la date de transfert, si elle n'a pas fait procéder à un examen similaire avant l'entrée en vigueur du paragraphe 193(1), b) soit pour la période décennale suivant la période visée par l'examen similaire le plus récent auquel elle a fait procéder avant l'entrée en vigueur du paragraphe 193(1), dans les autres cas. Elle doit en faire faire un pour chaque période décennale suivant la période visée par l'examen le plus récent (par. 193(2)). À compter du cinquième anniversaire de la fin de la période couverte par l'examen le plus récent, quatre organismes de mise en candidature ou encore le Ministre et trois organismes de mise en candidature peuvent, si, dans un cas comme dans l'autre, au moins l'un des organismes de mise en candidature est une autorité régionale ou une municipalité et au moins l'un est un organisme non gouvernemental, demander qu'un examen soit effectué plus tôt qu'à l'issue de la période décennale. L'administration aéroportuaire doit alors faire un examen visant la période commençant à la fin de la période visée par l'examen le plus récent (par. 193(3)).

Selon le projet de loi C-27, qui a précédé le projet de loi C-20, toutes les administrations portuaires étaient tenues de procéder à un examen du rendement aux cinq ans.

L'administration aéroportuaire doit choisir par appel d'offres la personne physique ou le cabinet chargé de faire l'examen du rendement (par. 194(1)). L'examen doit être confié à une personne physique ou à un cabinet qui est à l'abri de toute influence et n'a aucun intérêt ou rapport qui pourrait nuire, réellement ou en apparence, à son objectivité ou à son indépendance à titre d'examineur (par. 194(2)). Les examinateurs suivants sont déclarés inadmissibles : la personne physique ou le cabinet qui est, au moment de l'examen, ou était, au cours de la période visée par l'examen, vérificateur de l'administration aéroportuaire, et la personne physique qui participe, au moment de l'examen, ou a participé, au cours de la période visée par l'examen, à la vérification de l'administration aéroportuaire (par. 194(3)). Le cabinet à

qui l'examen est confié ne peut charger de le faire une personne physique qui participe, au moment de l'examen, ou a participé, au cours de la période visée par l'examen, à la vérification de l'administration aéroportuaire (par. 194(4)).

Le rapport d'examen doit comprendre les éléments énumérés à l'article 195. Suivant l'article 196, le rapport d'examen doit être remis au conseil dans les six mois suivant la fin de la période visée par l'examen. Dans les 30 jours suivant sa remise au conseil, ce dernier doit le remettre au Ministre et à chacun des organismes de mise en candidature, et le mettre à la disposition du public (art. 196).

Selon l'article 197, l'administration aéroportuaire doit faire parvenir au Ministre, aux organismes de mise en candidature et à l'examineur sa réponse au rapport d'examen, et la mettre à la disposition du public, au plus tard 120 jours après l'expiration de la période de six mois visée à l'article 196 (art. 197).

L'administration aéroportuaire doit informer le public, sur son site Web, si elle en a un, et par les médias locaux du fait que le rapport d'examen et la réponse sont disponibles sur demande auprès d'elle (art. 198).

#### 15. Contrats sans appel d'offres (art. 199)

Suivant le paragraphe 199(1), l'administration aéroportuaire doit communiquer la liste des contrats qui donnent lieu à des dépenses de plus de 100 000 \$ et pour lesquels elle n'a pas procédé à des appels d'offres, en indiquant le nom du cocontractant, la valeur du contrat, son objet et les motifs pour lesquels elle n'a pas procédé par appel d'offres. Le paragraphe 199(2) interdit à l'administration aéroportuaire de procéder au fractionnement d'un contrat en vue de se soustraire à l'application du paragraphe 199(1).

#### 16. Autres obligations (art. 200 à 210)

##### a. Changement de nom de l'aéroport principal (art. 200)

L'administration aéroportuaire ne peut changer le nom de l'aéroport principal sans le consentement écrit du Ministre (art. 200).

b. Plan d'utilisation du sol et plan directeur (art. 201 et 202)

L'administration aéroportuaire doit avoir, à l'égard de l'aéroport principal, un plan d'utilisation du sol agréé par le Ministre (par. 201(1)). Elle doit veiller à ce que toute activité exercée à l'aéroport principal soit conforme à ce plan (par. 201(2)).

De la même manière, l'administration aéroportuaire doit avoir un plan directeur prévoyant une stratégie à long terme d'exploitation et d'aménagement de l'aéroport principal. Ce plan doit être compatible avec le plan d'utilisation du sol (par. 201(1)). Le Ministre peut ordonner à l'administration aéroportuaire de corriger tout élément de son plan directeur qu'il juge incompatible avec son plan d'utilisation du sol (par. 202(2)).

c. Environnement (art. 203 et 204)

L'administration aéroportuaire doit avoir, à l'égard de l'aéroport principal, un plan de gestion environnementale (art. 203).

L'administration aéroportuaire doit informer le Ministre, par écrit et sans délai, du déversement ou du rejet de toute substance, en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature, selon le cas, 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, ou c) à constituer un danger pour la vie ou la santé humaines (par. 204(1)). L'exploitation normale d'un aéronef ou l'utilisation normale d'un véhicule automobile à un aéroport ne constitue pas, en soi, un rejet au sens de la disposition ci-dessus (par. 204(2)). L'administration aéroportuaire doit informer régulièrement le Ministre des mesures qu'elle prend pour mettre fin au déversement ou au rejet et pour atténuer tout dommage à l'environnement ou y remédier (par. 204(3)). L'administration aéroportuaire doit conserver un dossier dans lequel elle consigne les détails du déversement ou du rejet ainsi que les mesures correctives et les mesures de nettoyage, d'atténuation et de suivi prises à son égard. Elle doit, sur demande, remettre une copie de celui-ci au Ministre (par. 204(4)).

d. Acquisition de terrains (art. 205 à 210)

L'administration aéroportuaire ne peut acquérir qu'en son nom ou, avec l'agrément du Ministre, au nom de la Couronne fédérale tout intérêt foncier (ou, au Québec, tout



droit se rapportant à un immeuble) qu'elle entend utiliser pour l'exploitation, l'entretien et l'aménagement de l'aéroport principal (par. 205(1)). Si l'administration aéroportuaire effectue l'acquisition en son nom, elle ne peut, sans l'agrément du Ministre, transférer à quiconque l'intérêt foncier ou le droit (par. 205(2)).

Si l'administration aéroportuaire effectue l'acquisition en son nom, elle transfère, à la demande du Ministre et selon les conditions qu'il peut préciser, l'intérêt foncier ou le droit se rapportant à un immeuble à la Couronne fédérale, libre de toute charge ou sûreté, ou autre restriction à l'égard du terrain (art. 206).

Selon l'article 207, aucune indemnité n'est exigible de la Couronne fédérale à l'égard de l'acquisition de l'intérêt ou du droit au nom de la Couronne fédérale ou à l'égard du transfert de l'intérêt ou du droit à celle-ci. L'administration aéroportuaire doit rembourser les frais occasionnés à la Couronne par l'acquisition ou le transfert. L'administration aéroportuaire doit aussi indemniser la Couronne pour toutes réclamations qui découlent de l'acquisition, du transfert ou du fait que la Couronne est propriétaire de l'intérêt ou du droit.

Suivant l'article 208, sont réputés faire partie des lieux loués à l'administration aéroportuaire par la Couronne fédérale au titre du bail de l'aéroport principal et sont assujettis aux conditions de celui-ci : a) le terrain sur lequel porte l'intérêt ou le droit que l'administration aéroportuaire acquiert au nom de la Couronne fédérale; b) le terrain sur lequel porte l'intérêt ou le droit qu'elle transfère à la Couronne fédérale; c) le terrain sur lequel porte l'intérêt ou le droit exproprié sous le régime de l'article 210.

L'administration aéroportuaire ne peut acquérir l'intérêt ou le droit visé au paragraphe 205(1) à moins de faire procéder à une évaluation environnementale du terrain et de toute amélioration par une personne indépendante et compétente (par. 209(1)). Avant d'acquérir l'intérêt ou le droit, elle doit remettre au Ministre une copie de l'évaluation (par. 209(2)). Si elle acquiert l'intérêt ou le droit, elle doit prendre toutes les mesures correctives indiquées dans l'évaluation et en assume les frais (par. 209(3)). Elle doit rembourser la Couronne fédérale pour toute mesure corrective prise par cette dernière à l'égard du terrain et des améliorations, qu'une telle mesure ait été indiquée ou non dans l'évaluation (par. 209(4)).

Dans les circonstances et suivant les conditions prévues à l'article 210, le Ministre, saisi d'une demande en ce sens provenant de l'administration aéroportuaire concernée, peut demander au Ministre compétent pour l'application de la partie I de la *Loi sur*

*l'expropriation* de procéder à l'expropriation d'un intérêt foncier (ou, au Québec, d'un droit se rapportant à un immeuble).

17. Bail de l'aéroport principal (art. 211 et 212)

Aucune indemnisation ni aucuns dommages-intérêts ne sont exigibles de la Couronne fédérale à l'égard de toute modification apportée, sous le régime du projet de loi, aux droits ou obligations stipulés au bail de l'aéroport principal consenti à l'administration aéroportuaire par la Couronne (art. 211).

À la résiliation ou à l'expiration du bail de l'aéroport principal consenti à une administration aéroportuaire autonome par la Couronne fédérale, le gouverneur en conseil peut prendre les mesures qu'il estime nécessaires pour assurer la continuité de l'exploitation, de la gestion, de l'entretien et de l'aménagement de l'aéroport principal ainsi que le transfert des biens de l'administration aéroportuaire utilisés à ces fins (par. 212(1)). Aucune indemnisation n'est exigible de la Couronne fédérale à l'égard des mesures et des transferts de biens (par. 212(2)).

18. Dissolution (art. 213)

Le gouverneur en conseil peut, par décret, dissoudre l'administration aéroportuaire par suppression de son inscription de la partie 1 de l'annexe, de la manière suivante : a) avant la résiliation ou l'expiration du bail de l'aéroport principal consenti à l'administration aéroportuaire par la Couronne, si l'administration aéroportuaire le demande et si le gouverneur en conseil est convaincu qu'elle a honoré toutes ses obligations ou a constitué une provision suffisante pour le faire; b) après la résiliation ou l'expiration de ce bail (par. 213(1)). Le décret peut prévoir les mesures que le gouverneur en conseil estime nécessaires à la continuité de l'exploitation, de la gestion, de l'entretien et de l'aménagement de l'aéroport principal (par. 213(2)).

En cas de dissolution de l'administration aéroportuaire, ses biens sont remis au Ministre, au nom de la Couronne fédérale, sauf dans la mesure où le gouverneur en conseil prévoit, par décret, leur transfert à une entité (par. 213(3)). Aucune indemnisation n'est exigible de la Couronne fédérale à l'égard de la dissolution, des mesures et des transferts de biens (par. 213(4)).

19. Non-application de la *Loi sur les textes réglementaires* (art. 214)

La *Loi sur les textes réglementaires* ne s'applique pas aux règlements administratifs qu'adopte l'administration aéroportuaire ni à aucun autre texte pris par celle-ci en application de la partie 3 du projet de loi (art. 214).

E. Partie 4 – Mesures de contrainte (art. 215 à 245)

1. Inspection (art. 215 à 217)

Le Ministre peut désigner à titre d'inspecteur chargé de l'application du projet de loi toute personne – individuellement ou au titre de son appartenance à telle catégorie – qu'il estime qualifiée. Il remet à chaque inspecteur un certificat de désignation attestant sa qualité et précisant les modalités de sa désignation (par. 215(1)). Dans l'exercice des pouvoirs que lui confère le projet de loi, l'inspecteur présente sur demande son certificat de désignation (par. 215(2)).

L'article 216 décrit les pouvoirs de l'inspecteur dans le cadre de l'application du projet de loi. Le propriétaire ou le responsable du lieu visité, et quiconque s'y trouve, sont tenus de prêter à l'inspecteur toute l'assistance possible dans l'exercice de ses pouvoirs et fonctions et de lui fournir les objets, registres, données, documents – comptables ou autres – et renseignements qu'il exige pour l'application de la loi (art. 217).

2. Infractions et peines (art. 218 à 226)

Pour l'application du projet de loi, une entité, selon la définition de l'article 2, s'entend notamment des personnes morales, des sociétés de personnes, des fiducies, des coentreprises ainsi que des associations et autres organisations non dotées de la personnalité morale.

L'article 218 interdit à toute personne physique ou entité de faire sciemment des déclarations fausses ou trompeuses ou de sciemment fournir des renseignements faux ou trompeurs au Ministre – ou à quiconque agit en son nom (relativement à une question visée par le projet de loi) –, à l'inspecteur ou au coordonnateur. L'article 219 interdit à toute personne physique ou entité d'entraver volontairement l'action du Ministre – ou de quiconque agit en son nom (relativement à une question visée par le projet de loi) – ou de l'inspecteur dans l'exercice

des fonctions que lui confère le projet de loi. L'article 220 interdit à toute personne physique ou entité de se livrer ou de participer à la fabrication d'un document devant être établi ou rendu public aux termes du projet de loi, sachant que ce document contient de faux renseignements sur un fait important ou omet de communiquer un fait important, de sorte que le document en devienne trompeur.

Toute contravention à un décret pris en vertu du paragraphe 16(1) relatif aux mesures d'urgence constitue une infraction passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale de 20 000 \$ dans le cas d'une personne physique, et d'une amende maximale de 100 000 \$ dans le cas d'une entité (art. 221).

Conformément au paragraphe 222(1), commet une infraction quiconque contrevient à tout décret pris par le gouverneur en conseil sous le régime du projet de loi, sauf un décret pris en vertu du paragraphe 16(1); à tout ordre, agrément ou arrêté émanant du Ministre sous le régime du projet de loi; à toute disposition du projet de loi, à l'exception des articles 74 à 76, 79, 80, 140, 144 à 156 et 179, qui font l'objet de dispositions spécifiques; à toute disposition des règlements; à toute ordonnance rendue par l'Office en vertu de l'article 168 (par. 222(1)). L'auteur de l'infraction visée au paragraphe 222(1) encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$, dans le cas d'une personne physique, ou une amende maximale de 25 000 \$, dans le cas d'une entité (par. 222(2)). Le montant des amendes est inférieur à ce qui était prévu dans le projet de loi C-27.

Pour l'application de l'article 221 et du paragraphe 222(1), il est compté une infraction distincte pour chacun des jours au cours desquels se continue l'infraction (art. 223).

Nul ne peut être déclaré coupable d'une infraction au projet de loi, à l'exception d'une infraction pour contravention à l'un des articles 218 à 220, s'il prouve qu'il a pris les précautions voulues pour empêcher sa perpétration (art. 224).

Les administrateurs ou dirigeants d'une personne morale qui commet une infraction au projet de loi (à l'exception d'une infraction pour contravention à l'un des art. 218 à 220) sont coupables de la même infraction, sauf si l'action ou l'omission constituant celle-ci a eu lieu à leur insu ou sans leur consentement ou s'ils ont pris les précautions voulues pour l'empêcher (art. 225).

Dans les poursuites pour infraction au projet de loi, à l'exception des poursuites pour contravention à l'un des articles 218 à 220, il suffit, pour établir la responsabilité pénale de

l'accusé, de prouver que l'infraction a été commise par son employé ou son mandataire dans le cadre de son emploi ou du mandat, que celui-ci soit ou non connu ou poursuivi. L'accusé peut se disculper en prouvant que la perpétration a eu lieu à son insu ou sans son consentement (art. 226).

### 3. Pénalités (art. 227 à 242)

Le projet de loi prévoit le recours à un deuxième moyen afin d'assurer son application. Celui-ci consiste en un système de pénalités, décrit ci-dessous. Comme il a été souligné précédemment, l'inobservation de la loi peut donner lieu à des poursuites devant les tribunaux par voie de procédure sommaire. Le système de pénalités n'entrera en vigueur qu'après la promulgation des règlements nécessaires.

Selon l'article 228, le gouverneur en conseil peut, par règlement, établir un barème de pénalités et désigner les textes dont la contravention constitue une violation visée par les pénalités. La pénalité maximale pour une telle contravention est de 5 000 \$ dans le cas où l'auteur est une personne physique et de 25 000 \$ dans le cas d'une entité (sous le régime du projet de loi C-27, la pénalité maximale dans le cas d'une personne morale s'élevait à 50 000 \$). L'article 229 énonce les critères à prendre en compte dans chaque cas pour déterminer le montant de la pénalité.

L'article 227 prévoit que la contravention à un texte désigné sous le régime de l'article 228 constitue une violation qui expose son auteur à la pénalité maximale prévue par règlement conformément à l'article 228.

Le montant maximal pour les violations distinctes variera en fonction de la nature de la violation, mais ne pourra en aucun cas être supérieur au montant maximal indiqué à l'article 228.

L'article 230 dispose que l'inspecteur peut, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une violation a été commise, dresser un procès-verbal qu'il fait signifier à l'auteur présumé. Le paragraphe 230(2) décrit ce qui doit être mentionné dans le procès-verbal.

Le destinataire du procès-verbal doit soit payer la pénalité, soit déposer auprès du Tribunal d'appel des transports (constitué par le par. 2(1) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, ci-après le « Tribunal ») une requête en révision des faits reprochés ou du montant de la pénalité (art. 231).

Le paiement de la pénalité dans le délai et selon les modalités prévus dans le procès-verbal vaut déclaration de responsabilité à l'égard de la violation et met fin à la procédure (art. 232).

La requête en révision est déposée par l'intéressé auprès du Tribunal, au plus tard à la date limite qui y est indiquée ou dans le délai supérieur éventuellement accordé par le Tribunal à sa demande (par. 233(1)). L'intéressé qui dépose une requête auprès du Tribunal en signifie copie au Ministre sans délai (par. 233(2)). Le Tribunal, sur réception de la requête, fixe les date, heure et lieu de l'audience et en avise par écrit le Ministre et l'intéressé (par. 233(3)). À l'audience, le membre du Tribunal commis à l'affaire accorde au Ministre et à l'intéressé la possibilité de présenter leurs éléments de preuve et leurs observations, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle (par. 233(4)). S'agissant d'une requête portant sur les faits reprochés, il incombe au Ministre d'établir que l'intéressé a commis la violation (par. 233(5)). L'intéressé n'est pas tenu de témoigner à l'audience (par. 233(6)).

L'omission, par l'intéressé, de payer la pénalité et de présenter une requête en révision dans les délais et selon les modalités prévus dans le procès-verbal vaut déclaration de responsabilité à l'égard de la violation (art. 234).

Après audition des parties, le membre du Tribunal informe sans délai l'intéressé et le Ministre de sa décision (par. 235(1)). S'il décide qu'il n'y a pas eu violation, nulle autre poursuite ne peut, sous réserve de l'article 236, être intentée à cet égard (par. 235(2)). S'il décide qu'il y a eu violation, il communique à l'intéressé et au Ministre le montant de la pénalité à payer au Tribunal (par. 235(3)).

Le Ministre ou toute personne physique ou entité concernée peut faire appel au Tribunal de la décision rendue au titre de l'article 235. Le délai d'appel est de 30 jours (par. 236(1)). La partie qui ne se présente pas à l'audience portant sur la requête en révision perd le droit de porter la décision en appel, à moins qu'elle fasse valoir des motifs valables justifiant son absence (par. 236(2)). Le comité du Tribunal peut rejeter l'appel ou y faire droit et substituer sa propre décision à celle en cause (par. 236(3)). S'il statue qu'il y a eu violation, le comité informe sans délai l'intéressé de sa décision et du montant de la pénalité à payer au Tribunal (par. 236(4)).

Les pénalités prévues dans le procès-verbal de violation (sauf en cas de présentation d'une requête en révision) et les pénalités fixées par le Tribunal ainsi que les frais

raisonnables engagés en vue du recouvrement de celles-ci sont assimilés à des créances de la Couronne fédérale, dont le recouvrement peut être poursuivi à ce titre devant le tribunal compétent (art. 237).

Le Ministre ou le Tribunal, selon le cas, peut établir un certificat de non-paiement pour la partie impayée des créances visées à l'article 237 (par. 238(1)). La juridiction supérieure auprès de laquelle est déposé le certificat visé au paragraphe 238(1) enregistre celui-ci. L'enregistrement confère au certificat la valeur d'un jugement de cette juridiction pour la somme visée et les frais afférents (par. 238(2)).

En cas de commission par une personne morale d'une violation, celui qui, au moment de celle-ci, en était administrateur ou dirigeant est considéré comme coauteur de la violation, sauf si l'action ou l'omission constituant la violation a eu lieu à son insu ou sans son consentement ou s'il a pris les précautions voulues pour l'empêcher (art. 239).

L'employeur ou le mandant est responsable de la violation commise par son employé ou son mandataire dans le cadre de son emploi ou du mandat, que celui-ci soit ou non connu ou poursuivi. L'employeur ou le mandant peut se disculper en prouvant que la perpétration a eu lieu à son insu ou sans son consentement (art. 240).

L'article 241 dispose que les violations ne sont pas des infractions, et qu'en conséquence, nul ne peut être poursuivi pour violation sur le fondement de l'article 126 du *Code criminel* (concernant une infraction pour désobéissance à une loi).

La prise des précautions voulues peut être invoquée dans le cadre de toute procédure en violation (art. 242).

#### 4. Dispositions générales (art. 243 à 245)

S'agissant d'un acte ou d'une omission qualifiable à la fois de violation et d'infraction, la procédure en violation et la procédure pénale s'excluent l'une l'autre (art. 243).

L'article 244 prévoit, entre autres choses, que les procédures en violation et les poursuites pénales se prescrivent par un an à compter de la date où le Ministre a eu connaissance des faits générateurs du fait reproché.

En cas de contravention, par l'exploitant d'aéroport – ou notamment l'un ou l'autre de ses administrateurs, dirigeants, employés, mandataires ou fiduciaires –, au projet de loi, à tout ordre, décret, arrêté pris ou agrément donné sous le régime du projet de loi ou à ses propres règlements administratifs, le Ministre peut demander à toute juridiction compétente

d'ordonner à ces personnes physiques ou entités de s'y conformer. Si elle acquiesce à la demande, la juridiction peut rendre toute autre ordonnance qu'elle juge indiquée (art. 245).

F. Partie 5 – Dispositions transitoires, modification connexe,  
disposition de coordination et entrée en vigueur (art. 246 à 253)

Les articles 246 à 250 prévoient un certain nombre de dispositions transitoires et les articles 251 et 252 prévoient des modifications connexes. L'article 253 prévoit que les dispositions du projet de loi, à l'exception des dispositions de coordination prévues à l'article 252, entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

Contrairement au projet de loi C-27, son prédécesseur, le projet de loi C-20 n'entraîne aucune modification du statut des administrations aéroportuaires aux fins de l'impôt sur le revenu. Le projet de loi C-27 aurait abrogé l'article 8 de la *Loi relative aux cessions d'aéroports*, qui prévoit une exonération de l'impôt sur le revenu pour les revenus provenant « d'activités aéroportuaires », suivant la définition qu'en donne cet article. Puisque le projet de loi C-20 n'abroge pas cette disposition, l'exonération prévue à l'article 8 de ladite loi continue de s'appliquer.

## COMMENTAIRE

Les fonctionnaires de Transports Canada soulignent que de vastes consultations ont été menées avec l'industrie aéroportuaire et l'industrie du transport aérien depuis plusieurs années (avant que le projet de loi C-20 soit présenté à la Chambre des communes), au cours desquelles des modifications et des raffinements ont été apportés à la politique. Des discussions avec des représentants et des organismes provinciaux et territoriaux, comme la Fédération canadienne des municipalités, ont également eu lieu.

En octobre 2006, des fonctionnaires du Ministère ont rencontré les parties intéressées afin de discuter de leur opinion quant au projet de loi. En conséquence de ces discussions, le gouvernement pourrait proposer un certain nombre de modifications pour clarifier certaines dispositions du projet de loi.

Dans un communiqué publié le 15 juin 2006, le jour du dépôt du projet de loi C-20 à la Chambre des communes, l'Association du transport aérien du Canada (ATAC) a salué la mesure législative. « Il s'agit d'une mesure attendue depuis longtemps, qui prend acte du



manque de surveillance et de contrôles effectifs qui existe dans les aéroports canadiens depuis leur cession à des autorités locales, il y a plus de dix ans » [traduction], a affirmé Michael Skrobica, président et chef de la direction par intérim de l'ATAC. « Ce manque de surveillance a eu pour effet de rendre extrêmement coûteuses ces installations, au sein desquelles la priorité a parfois été mise davantage sur l'acquisition d'œuvres d'art coûteuses que sur l'efficacité du système de transport. » L'ATAC s'est dite heureuse des dispositions qui améliorent la transparence en matière d'établissement des redevances, de celles qui prévoient les consultations auprès des fournisseurs de services de transport aérien, de celles qui confèrent au Ministre un pouvoir de vérification sur les aéroports et celui de leur donner des directives sur des enjeux importants, ainsi que de celles qui prévoient la représentation des compagnies aériennes au sein des conseils d'administration des principaux aéroports du pays, tout en invitant les parlementaires à aller plus loin afin d'assurer une véritable responsabilisation à l'égard des passagers. « Le seul moyen de mettre en place une véritable responsabilisation à l'égard des passagers consiste à remplacer le droit d'appel proposé sur des questions de procédure par un mécanisme concret de règlement des différends qui accorde un poids réel aux préoccupations des compagnies de transport et des passagers », a conclu M. Skrobica. Outre la proposition d'un mécanisme de règlement des différends, l'ATAC a indiqué qu'elle avait l'intention de mettre en avant d'autres idées visant à renforcer la responsabilisation et le service au public, y compris notamment l'adoption de pratiques exemplaires internationales dans la gestion des aéroports à titre d'exigence de mesure du rendement.

Le jour même où le projet de loi a été déposé, le Conseil des aéroports du Canada (CAC) a également rendu public un communiqué au sujet du projet de loi, rappelant au gouvernement que les aéroports du Canada fonctionnent déjà en vertu d'un ensemble de principes de responsabilité à l'égard du public. Le CAC a mis le gouvernement en garde, afin qu'il s'assure que le projet de loi n'entrave pas la viabilité commerciale des aéroports canadiens. Jim Facette, président et directeur général du CAC, a déclaré : « Cette mesure législative est potentiellement lourde de conséquences pour nos membres. Nous examinerons ses répercussions au cours des prochains mois et nous serons en mesure d'en dire davantage lorsque le projet de loi en sera à l'étape de l'étude en comité. » [traduction]