



Transports
Canada

Transport
Canada

TP 12313
(04/2005)

Avril 2005

Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires

Renseignements à
l'intention des demandeurs



Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2005

Cette publication peut être reproduite sans autorisation dans la mesure où l'utilisation qu'on en fait respecte les limites d'utilisation équitable tel qu'il est défini dans la Loi sur le droit d'auteur et qu'elle soit faite uniquement aux fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou de la préparation d'un résumé destiné aux journaux. Il est nécessaire d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0S5.

CAT : T22-103/2005
ISBN : 0-662-68926-7

Transports Canada
Site Web : www.tc.gc.ca



PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

Renseignements à l'intention des demandeurs

AVRIL 2005

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

Renseignements à l'intention des demandeurs

TABLE DES MATIÈRES

Section

Objet	1
Demandeurs admissibles	1
Aéroports admissibles	1
Types de contributions disponibles	2
Critères d'évaluation	3
Financement	3
Contribution de Transports Canada	4
Comment présenter une demande	5
Évaluation de la demande, décision et notification	7
Entente de contribution.....	8
Paiement.....	9
Annexe A - Bureaux régionaux de Transports Canada	10
Annexe B - Code régissant les conflits d'intérêts et l'après-mandat s'appliquant aux anciens fonctionnaires - Questionnaire	12

PROGRAMME D'AIDE AUX IMMOBILISATIONS AÉROPORTUAIRES

Renseignements à l'intention des demandeurs

OBJET

Fournir une aide financière aux demandeurs admissibles, pour la réalisation de projets d'immobilisations liés à la sécurité, à la protection des biens et à la réduction des coûts d'exploitation.

DEMANDEURS ADMISSIBLES

Le propriétaire d'un aéroport admissible ou son exploitant (s'il est désigné par le propriétaire et qu'un contrat à long terme est en vigueur).

AÉROPORTS ADMISSIBLES

Un aéroport dont le gouvernement fédéral n'est pas propriétaire ou exploitant qui accueille toute l'année des services réguliers de transport de passagers et qui satisfait aux exigences du Règlement de l'aviation canadien, partie III, sous-partie 2, Aéroports (TP312 Aérodromes - Normes et pratiques recommandées) en ce qui concerne la certification¹.

Dans le cas d'un aéroport désigné comme « Aéroport éloigné » selon les conditions énoncées dans la Politique nationale des aéroports (publiée le 13 juillet 1994), l'exigence d'admissibilité d'accueillir des services réguliers de transport de passagers ne s'applique pas.

Un aéroport est considéré comme accueillant des services réguliers de transport de passagers si durant chacune des trois dernières années civiles il a accueilli annuellement un minimum de 1000 passagers commerciaux réguliers tel qu'en témoignent les statistiques officielles sur les passagers de Statistique Canada. En l'absence de statistiques officielles sur les passagers de Statistique Canada, le propriétaire/exploitant de l'aéroport sera tenu de remplir une déclaration assermentée.

¹ Un aérodrome enregistré est considéré comme admissible à condition d'être raisonnablement près d'être certifié et que le projet proposé ait pour effet de combler l'écart qui le sépare de la certification. L'admissibilité sera évaluée par Transports Canada au cas par cas.

TYPES DE CONTRIBUTIONS DISPONIBLES

Projets admissibles

Des contributions seront examinées pour les types de projets suivants, par ordre décroissant de priorité :

Priorité 1 : Projets côté piste liés à la sécurité² comme la remise en état des pistes, des voies de circulation, des aires de trafic, le balisage lumineux connexe, les aides visuelles, les entrepôts de sable, les services d'utilité publique pour desservir les articles admissibles, ainsi que les coûts connexes de préparation de l'emplacement, y compris les coûts directement liés à l'environnement, à l'équipement de lutte contre les incendies d'aéronefs et aux abris pour l'équipement qui sont nécessaires au maintien du niveau de protection de l'aéroport requis par les règlements.

Priorité 2 : L'équipement mobile lourd côté piste (lié à la sécurité), comme les souffleuses à neige, les chasse-neige, les balayeuses, les épandeurs, les dispositifs d'essai pour la mesure du coefficient de frottement en hiver et les abris pour l'équipement mobile lourd côté piste.

Priorité 3 : Projets liés à la sécurité visant les aérogares et le côté ville, comme l'installation de systèmes de protection d'incendie, l'enlèvement de l'amiante et l'aménagement pour accès facile.

Priorité 4 : Protection, remise en état et prolongation de la durée de vie des biens ou diminution des coûts d'exploitation - aérogare, accès côté ville.

Projets inadmissibles

Des contributions ne peuvent être versées pour les projets suivants :

- achat de terrains;
- réalisation d'études de faisabilité, de planification ou de zonage;
- projets déjà en chantier ou terminés.

² Des fonds seront fournis seulement pour les projets liés à la sécurité côté piste nécessaires pour accueillir les aéronefs qui assurent toute l'année des services réguliers de transport de passagers. Tout besoin supplémentaire sera à la charge du bénéficiaire.

CRITÈRES D'ÉVALUATION

Le projet doit :

- 1) être essentiel pour maintenir ou améliorer la sécurité, protéger les biens ou diminuer les coûts d'exploitation de façon significative;
- 2) être conforme aux pratiques d'ingénierie reconnues; et
- 3) être justifié en fonction de la demande actuelle. Les projets qui entraînent l'agrandissement des installations ne seront pris en considération que s'il est prouvé que les installations actuelles sont préjudiciables à la sécurité.

Le demandeur doit démontrer le besoin financier, c.-à-d. l'incapacité de l'aéroport d'autofinancer le projet, et devra fournir les états financiers vérifiés de l'aéroport pour les trois dernières années.³

FINANCEMENT

La priorité sera établie par Transports Canada en tenant compte des éléments suivants :

- catégorie du projet admissible (c.-à-d. Priorité 1, 2, 3 ou 4 ci-dessus);
- l'analyse technique (état de l'installation, historique de l'entretien du bien et calendrier proposé pour l'entretien futur);
- trafic de l'aéroport (service régulier toute l'année, aéronefs et passagers);
- exigences de certification de l'aéroport; et
- consultations avec les intervenants locaux et régionaux.

³ Les états financiers vérifiés peuvent ne pas se limiter à l'aéroport, lorsque le demandeur a d'autres secteurs d'activité.

CONTRIBUTION DE TRANSPORTS CANADA

Dans le cas des projets admissibles des niveaux de priorité 1 et 3, à l'exception des projets liés aux Services d'incendie d'aéronef tel que requis par les règlements qui sont remboursés à 100%, Transports Canada contribuera au projet selon le tableau ci-après, en fonction du niveau d'activité de l'aéroport déterminé en fonction de la moyenne des statistiques (fournies par Statistique Canada ou par déclaration assermentée) pour les trois dernières années civiles :

Passagers des vols commerciaux réguliers* %			
1,000 - 49,999:	100%	300,000 - 324,999:	45%
50,000 - 74,999:	95%	325,000 - 349,999:	40%
75,000 - 99,999:	90%	350,000 - 374,999:	35%
100,000 - 124,999:	85%	375,000 - 399,999:	30%
125,000 - 149,999:	80%	400,000 - 424,999:	25%
150,000 - 174,999:	75%	425,000 - 449,999:	20%
175,000 - 199,999:	70%	450,000 - 474,999:	15%
200,000 - 224,999:	65%	475,000 - 499,999:	10%
225,000 - 249,999:	60%	500,000 - 524,999:	5%
250,000 - 274,999:	55%	plus de 525,000:	0%
275,000 - 299,999:	50%		

* pour les aéroports au nord du 60^{ième} parallèle, la contribution ne sera pas moins de 85%.

Pour les projets de la Priorité 2:

La contribution de Transports Canada pour l'équipement mobile lourd côté piste sera identique à celle prévue pour la Priorité 1, sauf que lorsque l'équipement n'est pas utilisé exclusivement à l'aéroport, la participation fédérale sera réduite en conséquence.

Il faudra déduire du coût de l'équipement sa valeur de récupération avant d'appliquer la formule de contribution de Transports Canada.

Dans le cas d'abris pour l'équipement mobile lourd côté piste, Transports Canada contribuera un maximum de 50% du coût du projet.

Pour les projets de la Priorité 4:

Transports Canada contribuera un maximum de 50% du coût du projet.

COMMENT PRÉSENTER UNE DEMANDE

Les demandes doivent être présentées au directeur général régional de la Région où est situé l'aéroport du demandeur. Un répertoire des bureaux régionaux de Transports Canada figure à l'annexe A.

Les demandes peuvent être présentées à n'importe quel moment de l'année. Pour être prises en considération pour une année financière particulière (1er avril au 31 mars), elles doivent parvenir au bureau régional compétent au plus tard le 1er septembre de l'année précédente.

Discussions préliminaires

Il est fortement conseillé aux demandeurs de discuter de leur demande de financement avec les fonctionnaires régionaux du Ministère avant de la présenter officiellement.

L'élaboration d'un projet et la préparation de la demande sont la responsabilité du demandeur.

Les coûts reliés à l'élaboration de projet (préparation des plans et les rapports d'évaluation environnementale) peuvent être inclus dans le total de la contribution demandée. Il faut cependant noter que les coûts d'élaboration du projet ne seront remboursés que pour les éléments de la demande qui sont approuvés et financés.

Demande

Pour permettre aux fonctionnaires du Ministère de faire une évaluation adéquate, le demandeur doit fournir les renseignements suivants avec sa demande:

Données concernant l'aéroport (selon le cas, pour les besoins du projet):

- titre de propriété ou bail ou autres ententes d'exploitation;
- historique de l'aéroport, lieu géographique, services fournis aux intervenants, retombées économiques de l'aéroport pour la collectivité ou les collectivités, nombre d'employés à qui l'aéroport fournit de l'emploi, zone desservie, population desservie, etc.;
- plans actuels de l'aéroport montrant l'emplacement et le tracé de l'aéroport, les dimensions des installations, les constructions et leur état, et les dimensions des aires de manoeuvre des aéronefs;
- services et services publics : aqueduc, égouts, électricité, carburant;
- type et emplacement des aides visuelles à la navigation et du balisage lumineux côté piste;
- plan d'investissement en capital ou de remplacement des éléments d'actif à long terme, le cas échéant;

- des états financiers vérifiés de l'aéroport pour les trois dernières années et une preuve que l'aéroport est incapable d'autofinancer le projet;
- statistiques annuelles sur les passagers embarqués/débarqués pour les trois (3) dernières années civiles;
- les transporteurs aériens/les aéronefs qui assurent toute l'année un service régulier de transport de passagers et leurs horaires de vol;
- le nombre de mouvements d'aéronefs; et
- les données géotechniques (type de sol, force portante du sous-sol, topographie du terrain (drainage)).

Données propres au projet (selon le cas):

- un énoncé des caractéristiques du projet et de l'étendue des travaux, notamment une définition du projet et une justification basée sur les critères d'évaluation;
- un programme d'assurance de la qualité avant et pendant la réalisation du projet;
- une déclaration sur les services qui seront utilisés pour la gestion du projet, notamment la préparation du plan, les services de consultants, la construction, les services fournis sur le chantier, les contrôles de qualité et la mise en service;
- un rapport de gestion des coûts faisant état du processus de budgétisation, d'estimation et de réduction des coûts, ainsi qu'une estimation des coûts par poste de dépense pour toutes les phases de l'exécution du projet (par ex. la préparation des plans, l'évaluation environnementale, l'appel d'offres, la construction);
- un calendrier pour toutes les phases de l'exécution du projet indiquant les dates prévues pour le commencement et la fin des travaux, les principaux jalons et les mouvements de trésorerie prévus;
- un plan financier incluant le financement obtenu pour le projet, notamment les coûts partagés, les certificats de paiements et la comptabilité du projet;
- un plan indiquant les dimensions géométriques, le devis descriptif, les méthodes de construction, les matériaux, etc.;
- la provenance du plan et le nom de l'ingénieur/cabinet d'ingénieurs/architecte qui a préparé ou étudié le plan;
- comme preuve d'un bon entretien de l'installation existante ou de l'équipement existant, un plan d'exploitation/d'entretien (programme de colmatage, entretien électrique, entretien des véhicules, etc.), et les relevés pertinents des registres d'entretien montrant les travaux d'entretien effectués et les coûts encourus;
- pour les demandes concernant l'équipement mobile lourd côté piste, un rapport sur l'état des véhicules et un dossier d'entretien/réparation, une liste d'inventaire des véhicules, le calendrier proposé de remplacement des véhicules et la valeur d'échange ou de récupération (une estimation écrite indépendante d'une source qualifiée pour l'équipement qui est remplacé); et
- les changements prévus au chapitre des coûts d'exploitation et d'entretien résultant du projet.

Le projet devrait être à une étape de développement suffisante pour permettre au demandeur de faire un appel d'offres dans un délai raisonnable après la signature de l'entente de contribution.

Environnement:

- Pour appuyer l'objectif du gouvernement d'intégrer les principes du développement durable dans la gestion de ses programmes, dans toute la mesure du possible, le demandeur devrait démontrer que le projet tient compte des considérations environnementales. Par exemple, cela pourrait inclure la recherche de moyens efficaces pour réduire l'utilisation de matières brutes et la production de déchets associées au projet ou l'étude de la faisabilité d'acquérir du matériel mobile lourd qui réduirait les émissions nuisibles.
- un examen de l'impact environnemental doit être effectué conformément à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale et approuvé par le bureau régional de Transports Canada.

Meilleur rapport qualité/prix:

Le demandeur devra démontrer que le meilleur rapport qualité/prix a été réalisé lors de l'obtention de services d'experts-conseils et ce, pour toutes les étapes du projet, y compris son élaboration.

ÉVALUATION DE LA DEMANDE, DÉCISION ET NOTIFICATION

Les bureaux régionaux étudient les demandes par rapport aux critères dont il est fait mention plus haut et présentent une liste des contributions qualifiées au Sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions, qui approuve le financement de toutes les contributions faites en vertu de ce programme.

Les fonctionnaires de Transports Canada peuvent communiquer avec le demandeur pour obtenir des renseignements complémentaires, organiser une visite des lieux ou discuter de la conception du projet et de l'estimation des coûts.

Le directeur général régional avisera les candidats le plus rapidement possible si leur demande n'a pas été transmise à l'administration centrale pour être considérée pour du financement.

Le Sous-ministre adjoint, Programmes et Cessions, analyse les demandes qualifiées reçues des bureaux régionaux pour décider s'il faut verser une contribution. Tous les demandeurs seront informés si leur demande a été approuvée ou non pour l'année financière suivante.

Un demandeur admissible n'a pas automatiquement droit à une aide financière en vertu de ce programme. La fréquence et le montant de l'aide accordée aux termes de ce programme dépendront de la disponibilité des fonds, et la décision est laissée à la discrétion de Transports Canada. Il n'existe pas de droits.

Les demandeurs dont les projets ne peuvent pas être financés seront avisés qu'ils ont été mis sur une liste d'attente. Si, au 1er septembre, le projet n'a toujours pas été financé, le demandeur sera appelé à confirmer la nécessité du projet et la validité des plans et des estimations de coûts.

Les demandeurs dont les projets ont été retenus, que l'on appelle désormais les bénéficiaires, devront conclure une entente de contribution précisant la nature et la portée des travaux à exécuter et la contribution maximale de l'État. Le bureau régional compétent négociera l'entente de contribution. L'entente de contribution entre habituellement en vigueur au 1er avril.

ENTENTE DE CONTRIBUTION

Une entente de contribution doit être signée par Transports Canada et par le bénéficiaire avant que les travaux relatifs au projet puissent commencer. Tous travaux commencés avant que l'entente soit dûment signée ne seront pas admissibles au remboursement. Un projet ne peut pas être financé avant le début de l'année financière au cours de laquelle le projet doit être entrepris.

Le montant approuvé de la contribution constitue le maximum des fonds qui seront fournis. Le montant remboursé réel peut être inférieur; seules les dépenses convenues et justifiées seront remboursées.

Les bénéficiaires doivent remplir un questionnaire sur le code régissant les conflits d'intérêts et l'après-mandat s'appliquant aux anciens fonctionnaires (annexe B).

Le bénéficiaire doit veiller à ce que toute personne qui fait du lobbying pour son compte soit enregistrée conformément à la Loi sur l'enregistrement des lobbyistes.

Si la contribution est égale ou supérieure à 1 million de dollars, le bénéficiaire est tenu de continuer à exploiter l'aéroport selon les normes de certification d'aérodrome pour une période de dix ans suivant la date de signature de l'entente de contribution, sinon la contribution devient alors remboursable. Si la contribution est inférieure à 1 million de dollars, la période d'exploitation prescrite correspondra au montant de la contribution, c'est-à-dire un an par 100 000\$. Cependant, aucune période ne sera inférieure à deux ans.

Le bénéficiaire doit déclarer toute source de financement pour le projet au moment où l'entente est négociée et également au parachèvement du projet.

Des limites précises d'aide financière dans le cadre de ce programme peuvent être envisagées si un bénéficiaire reçoit du financement d'autres paliers de gouvernement, y compris d'autres sources fédérales, pour le projet proposé.

Transports Canada se réserve le droit d'accès, d'information et de vérification pour déterminer si les modalités et conditions de l'entente de contribution sont respectées.

Les demandeurs/bénéficiaires sont invités à examiner soigneusement l'entente de contribution.

PAIEMENT

Le paiement par le gouvernement fédéral suppose des crédits votés par le Parlement pour l'année financière au cours de laquelle le versement est fait. Si le Parlement modifie les niveaux de financement ministériel, la contribution peut être réduite ou annulée.

Les contributions seront versées à titre de remboursement des dépenses réelles admissibles engagées par le bénéficiaire, sur preuve de paiement, dans le cadre de la réalisation du projet. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque le demandeur a besoin d'un paiement anticipé, le montant sera déterminé conformément à la Politique sur les paiements de transfert du gouvernement. (On peut obtenir d'autres détails concernant les paiements anticipés auprès des bureaux régionaux de Transports Canada.)

Un minimum de 10 % de la contribution sera retenu jusqu'à ce que Transports Canada ait reçu la preuve que le bénéficiaire s'est entièrement conformé aux modalités et conditions de l'entente de contribution.

Pour tout projet d'acquisition d'équipement mobile lourd côté piste pour l'aéroport, aucun paiement de la contribution ne sera fait tant que le bénéficiaire ne se sera pas acquitté des exigences relatives à la livraison, à l'enregistrement, à l'assurance et à la formation, tel que précisées dans l'entente de contribution.

La portée d'un projet ne peut pas être modifiée sans un accord écrit entre le bénéficiaire et Transports Canada. Les coûts liés aux travaux effectués hors de la portée approuvée sans l'approbation préalable de Transports Canada seront à la charge du bénéficiaire.

Tous les coûts dépassant le niveau de financement approuvé seront à la charge du bénéficiaire.

Le bénéficiaire doit s'efforcer d'atteindre le meilleur rapport qualité/prix durant toutes les étapes de la mise en œuvre du projet.

Pour obtenir des renseignements supplémentaires concernant le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, communiquer avec l'un ou l'autre des bureaux régionaux figurant à l'annexe A.

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région de l'Atlantique	<p>Directeur général régional Région de l'Atlantique Transports Canada C.P. 42 95, rue Foundry, 6e étage Heritage Court Moncton (Nouveau-Brunswick) E1C 8K6</p> <p>Téléphone : 1 (506) 851-7315 Télécopieur : 1 (506) 851-3099</p>
Région du Québec	<p>Directeur général régional Région du Québec Transports Canada 700, Leigh Capréol Dorval (Québec) H4Y 1G7</p> <p>Téléphone : 1 (514) 633-2717 Télécopieur : 1 (514) 633-2720</p>
Région de l'Ontario	<p>Directeur général régional Région de l'Ontario Transports Canada 4900, rue Yonge 4e étage Toronto (Ontario) M2N 6A5</p> <p>Téléphone : 1 (416) 952-2170 Télécopieur : 1 (416) 952-2174</p>

BUREAUX RÉGIONAUX DE TRANSPORTS CANADA

Région des Prairies et du Nord	Directeur général régional Région des Prairies et du Nord Transports Canada C.P. 8550 344, rue Edmonton, 4e étage Winnipeg (Manitoba) R3C 0P6 Téléphone : 1 (204) 984-8105 Télécopieur : 1 (204) 984-8119
Région du Pacifique	Directeur général régional Région du Pacifique Transports Canada 800, rue Burrard, pièce 620 Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8 Téléphone : 1 (604) 666-5849 Télécopieur : 1 (604) 666-7255

**CODE RÉGISSANT LES CONFLITS D'INTÉRÊTS ET L'APRÈS-MANDAT
S'APPLIQUANT AUX ANCIENS FONCTIONNAIRES
QUESTIONNAIRE**

1. Y a-t-il présentement, au sein de votre entreprise ou de votre établissement, un employé qui était, au cours des douze derniers mois, titulaire d'une charge publique au gouvernement fédéral?
2. Y a-t-il, parmi les actionnaires de votre entreprise, une personne qui était, au cours des douze derniers mois, titulaire d'une charge publique au gouvernement fédéral?
3. Si vous avez répondu oui à la question 1 ou à la question 2 ci-dessus, cette personne était-elle un cadre supérieur (niveau EX), dans la fonction publique?
4. Si vous avez répondu oui à la question 3, veuillez demander à cet employé/actionnaire de communiquer avec son ancien ministère, afin qu'il(elle) obtienne une confirmation écrite selon laquelle il(elle) répond aux exigences contenues dans le Code régissant les conflits d'intérêts et l'après-mandat s'appliquant à la fonction publique. Cette confirmation doit être remise au Ministre avant la signature de toute entente de contribution par les fonctionnaires de Transports Canada.