



## Résumé législatif

# PROJET DE LOI C-52 : LOI ÉDICTANT LA LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN ET MODIFIANT LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA ET LA LOI MARITIME DU CANADA

Publication n° 44-1-C52-F

**Le 23 octobre 2023**

Alexandre Lafrenière

Recherche et éducation

## ATTRIBUTION

Le 23 octobre 2023

Alexandre Lafrenière

Économie, ressources et environnement

## À PROPOS DE CETTE PUBLICATION

Les résumés législatifs de la Bibliothèque du Parlement résument des projets de loi à l'étude au Parlement et en exposent le contexte de façon objective et impartiale. Ils sont préparés par Recherche et éducation, qui effectue des recherches pour les parlementaires, les comités du Sénat et de la Chambre des communes ainsi que les associations parlementaires, et leur fournit de l'information et des analyses. Les résumés législatifs sont mis à jour au besoin pour tenir compte des amendements apportés aux projets de loi au cours du processus législatif.

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 convient cependant de souligner qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par le Sénat et la Chambre des communes, 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.

Dans ce résumé législatif de la Bibliothèque du Parlement, tout changement d'importance depuis la publication précédente est signalé en **caractères gras**.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2023

*Résumé législatif du projet de loi C-52*  
(Résumé législatif)

Publication n° 44-1-C52-F

This publication is also available in English.

# TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE .....	1
1.1	Rapports du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes .....	1
1.2	Rapport de la vérificatrice générale du Canada : <i>Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap</i> .....	2
2	DESCRIPTION ET ANALYSE.....	2
2.1	Partie 1 : Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien (art. 2) .....	2
2.1.1	Consultations au sujet du bruit des aéronefs .....	3
2.1.1.1	Modifications temporaires apportées aux trajectoires de vol.....	4
2.1.1.2	Modifications permanentes apportées aux trajectoires de vol.....	5
2.1.2	Rapports sur la diversité et obligations environnementales .....	7
2.1.3	Dispositions générales .....	7
2.1.4	Contrôle d'application.....	8
2.1.4.1	Violations .....	8
2.1.4.2	Infractions .....	9
2.1.5	Règlements.....	10
2.1.6	Dispositions transitoires et entrée en vigueur .....	10
2.2	Partie 2 : <i>Loi sur les transports au Canada</i> (art. 5 à 12) .....	10
2.3	Partie 3 : <i>Loi maritime du Canada</i> (art. 13 à 22) .....	11



# RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI C-52 : LOI ÉDICTANT LA LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN ET MODIFIANT LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA ET LA LOI MARITIME DU CANADA

---

## 1 CONTEXTE

Le projet de loi C-52, Loi édictant la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien et modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada (titre abrégé : « Loi sur l'amélioration de la transparence et de la responsabilité dans le système de transport »)<sup>1</sup>, a été présenté à la Chambre des communes le 20 juin 2023 par le ministre des Transports et a été lu une première fois le jour même. Le ministre de la Justice a préparé un énoncé concernant la *Charte*<sup>2</sup> pour ce projet de loi.

Le projet de loi comprend 22 articles qui se divisent en trois parties. La partie 1 édicte la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien (titre abrégé : « Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien ») qui établit diverses responsabilités liées à des éléments de l'écosystème du secteur aéronautique, comme la gestion du bruit et l'adaptation aux changements climatiques, et qui autorise la création d'un cadre de réglementation en matière de normes de service dans le secteur de l'aviation.

La partie 2 modifie la *Loi sur les transports au Canada* (LTC)<sup>3</sup> pour améliorer l'accessibilité dans le secteur du transport aérien, notamment en permettant la création d'un processus de traitement des plaintes par voie de règlements.

La partie 3 établit dans la *Loi maritime du Canada* (LMC)<sup>4</sup> de nouveaux paramètres auxquels les administrations portuaires devront se conformer lorsqu'elles fixeront les droits portuaires et qui comprennent un processus de règlement des différends.

### 1.1 RAPPORTS DU COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Dans son récent rapport *Renforcer les droits des passagers aériens au Canada*<sup>5</sup>, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité TRAN) aborde des sujets qui ont trait à la partie 1 du projet de loi C-52.

Par exemple, à la recommandation 6, le Comité TRAN propose qu'il y ait des évaluations des normes de service dans le secteur des transports aériens. Des représentants de compagnies aériennes qui ont participé à l'étude du Comité TRAN ont parlé de la nécessité d'utiliser un modèle de responsabilité partagée dans le cadre

duquel on appliquerait des normes de service plus générales à d'autres entités de l'écosystème de l'aviation, comme l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et NAV CANADA<sup>6</sup>. La partie 1 du projet de loi C-52 traite du pouvoir de prendre des règlements sur ces normes de service.

Un autre rapport du Comité TRAN publié en mars 2019 et intitulé *Évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens*<sup>7</sup> contient plusieurs recommandations qui sont reflétées dans les dispositions du projet de loi C-52 concernant les comités de gestion du bruit.

1.2 **RAPPORT DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE DU CANADA :**  
**LES TRANSPORTS ACCESSIBLES AUX PERSONNES**  
**EN SITUATION DE HANDICAP**

Le 27 mars 2023, la vérificatrice générale du Canada a publié un rapport intitulé *Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap*<sup>8</sup>. Dans ce document, elle recommandait que l'Office des transports du Canada (l'Office) recueille plus de données sur les plaintes liées à l'accessibilité qui sont déposées auprès des fournisseurs de services de transport pour améliorer sa stratégie d'application de la loi.

L'Office a accepté cette recommandation. Dans sa réponse à la vérificatrice générale, ce dernier explique qu'il cherchera des occasions de recueillir des données auprès des fournisseurs de services de transport sur une base volontaire d'ici mars 2024. Toutefois, les modifications que le projet de loi C-52 apporte à la LTC autorisent le gouverneur en conseil à prendre des règlements pour obliger les fournisseurs à recueillir les données nécessaires et à les communiquer au ministère des Transports et à l'Office. Elles créent aussi un processus particulier pour le traitement des plaintes liées à l'accessibilité dans le secteur des transports.

## 2 **DESCRIPTION ET ANALYSE**

2.1 **PARTIE 1 : LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE TRANSPORT AÉRIEN**  
**(ART. 2)**

L'article 2 du projet de loi C-52 édicte la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien (titre abrégé : « Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien »), qui comporte 68 articles.

Les articles 1 et 2 de la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien (LRTA) énoncent le titre abrégé de la Loi et les définitions qui s'appliquent à celle-ci. Les articles 3 et 64 fixent la méthode de calcul du seuil d'achalandage pour l'application de la LRTA.

L'article 4 prévoit que la *Loi sur l'aéronautique* l'emporte sur la LRTA et l'article 5, que la Couronne est liée par la LRTA. La LRTA ne s'applique ni aux aéroports militaires ni aux changements directement apportés par le gouverneur en conseil ou le ministre des Transports à la conception de l'espace aérien ou aux trajectoires de vol.

L'article 6 autorise le ministre des Transports à enjoindre à un exploitant d'aéroport par écrit de prendre toute mesure que le ministre estime nécessaire pour permettre au Canada d'honorer les obligations internationales qui lui incombent au titre d'un accord en matière d'aéronautique.

L'article 7 exige que, à la demande du ministre des Transports, les exploitants d'aéroports, les transporteurs aériens qui desservent un aéroport et les entités qui fournissent à l'aéroport « des services liés aux vols » fournissent au ministre les renseignements que celui-ci estime nécessaires à l'exercice des attributions que la LRTA leur confère ou « à l'élaboration d'orientations en matière de transport ». Le projet de loi ne définit pas les « services liés aux vols », mais il s'agirait notamment des services fournis par des entités comme l'ACSTA, l'ASFC ou NAV CANADA. L'article 8 indique que les renseignements fournis au ministre sont confidentiels, sauf si leur divulgation est exigée en vertu d'une autre loi ou aux fins d'une poursuite pénale engagée contre un particulier ou une entité accusée d'avoir contrevenu à l'article 39 (déclaration fausse ou trompeuse). Les renseignements fournis à l'Office ou à Statistique Canada, les données regroupées et les renseignements accessibles au public ne sont pas confidentiels (par. 8(2)).

#### 2.1.1 Consultations au sujet du bruit des aéronefs

Les articles 9 à 32 de la LRTA établissent de nouvelles exigences sur les consultations liées au bruit des aéronefs qui entreront en vigueur six mois après que le projet de loi aura reçu la sanction royale (par. 68(1)). Les articles 10 à 32 s'appliqueront seulement aux aéroports où le nombre de mouvements fixés selon les règles de vol aux instruments (IFR<sup>9</sup>) aura été supérieur à 60 000 ou aura atteint un autre seuil fixé par règlement (par. 9(1) et art. 65) durant chacune des trois années civiles précédentes. Par la suite, ces articles continueront de s'appliquer à ces aéroports jusqu'à ce que le nombre de mouvements fixés selon les IFR tombe en deçà du seuil fixé pendant trois années consécutives (par. 9(2)).

Les articles 10 et 11 établissent l'obligation pour l'exploitant d'aéroport de constituer un comité de gestion du bruit. En plus d'exercer les autres responsabilités qui lui sont conférées sous le régime de la LRTA, le comité traite les questions et les préoccupations soulevées par le public, donne des avis au public au sujet des modifications apportées et mène des consultations selon les besoins.

Le comité de gestion du bruit doit compter au moins :

- un représentant de l'exploitant d'aéroport;
- un représentant de NAV CANADA;
- un représentant du gouvernement municipal ou local de l'endroit où est situé l'aéroport;
- un représentant de l'ensemble des transporteurs aériens qui desservent l'aéroport.

L'exploitant d'aéroport veille à la bonne gouvernance et au bon fonctionnement du comité, lequel se réunit au moins quatre fois par année et permet au public de participer à toutes ses réunions.

#### 2.1.1.1 Modifications temporaires apportées aux trajectoires de vol

Les articles 13 à 19 énoncent la procédure que les comités de gestion du bruit doivent suivre lorsqu'une trajectoire de vol est temporairement modifiée pour une durée prévue de moins d'un an et que la modification a une incidence sur la trajectoire de vol à une altitude inférieure à 2 438 mètres (8 000 pieds) au-dessus du sol, mais qu'elle n'est causée ni par des intempéries ni par d'autres circonstances incontrôlables de courte durée (art. 12).

Le promoteur (la personne ou l'entité qui a proposé la modification temporaire) doit aviser le comité de gestion du bruit de la modification temporaire (art. 13), après quoi le comité doit publier un avis au moins 60 jours avant la date prévue de mise en œuvre de la modification (par. 14(1)). L'avis doit préciser le but de la modification, son effet anticipé sur les niveaux de bruit, la zone approximative et le nombre de résidents qui seront vraisemblablement touchés, les dates prévues de la mise en œuvre et de la fin de la modification, les coordonnées du promoteur et du comité de gestion du bruit, et tout autre renseignement prévu par règlement (par. 14(2)).

Après la publication de l'avis, le promoteur doit laisser s'écouler au moins 60 jours avant de mettre en œuvre la modification (par. 14(3)). S'il faut retarder la fin de la modification, le comité de gestion du bruit doit publier un nouvel avis au moins 14 jours avant la date de fin qui était prévue au départ (par. 14(4)).

Les délais susmentionnés ne s'appliquent pas aux modifications temporaires qui sont nécessaires à la sécurité ou à la sûreté aériennes et pour lesquelles il n'existe aucune solution de rechange. Le cas échéant, le comité de gestion du bruit publiera un avis de la modification « dès que possible » (art. 15).

Les articles 16 à 19 énoncent la procédure à suivre pour déposer une plainte auprès de l'Office dans le cas d'une personne qui, à son lieu de résidence ou de travail habituel, est ou sera vraisemblablement touchée par le bruit des aéronefs résultant d'une modification temporaire.

Une plainte portant sur la modification temporaire ou sur les avis connexes peut être déposée au plus tard 30 jours après la date de mise en œuvre de la modification (par. 16(1)), mais il n'y a pas de date limite pour déposer une plainte au sujet d'une omission de publier un avis relativement à la modification (par. 16(2)).

Quand l'Office est saisi d'une plainte, il en avise le promoteur et le comité de gestion du bruit (par. 16(3)). Il doit rendre sa décision sur le fond de la plainte dans les 60 jours suivants, mais il peut prolonger ce délai de 30 jours dans des circonstances particulières (par. 18(2)). L'Office doit communiquer les motifs de sa décision par écrit (art. 19).

Le dépôt d'une plainte n'a pas pour effet de suspendre la mise en œuvre de la modification temporaire (art. 17), mais, si l'Office juge qu'il est pertinent de le faire, il peut ordonner au comité de gestion du bruit de publier d'autres avis, ce qui aurait pour effet de renouveler la période de 60 jours durant laquelle la modification ne peut pas être mise en œuvre (par. 18(1)).

#### 2.1.1.2 Modifications permanentes apportées aux trajectoires de vol

Les articles 21 à 32 portent sur les modifications permanentes qui sont apportées à la conception de l'espace aérien ou aux trajectoires de vol à une altitude inférieure à 2 438 mètres (8 000 pieds) au-dessus du sol et qui sont d'une durée prévue d'au moins un an (art. 20).

Dans le cas d'une modification permanente, le comité de gestion du bruit doit tenir une séance de consultation présidée par un représentant du promoteur (art. 23) qu'il doit avoir annoncée au moyen d'un avis de consultation au moins 30 jours à l'avance. L'avis doit préciser la façon de participer à la séance et de présenter des observations (art. 22).

Toute personne qui, à son lieu de résidence ou de travail habituel, sera vraisemblablement touchée par le bruit des aéronefs résultant de la modification permanente peut présenter des observations en personne au moment de la séance de consultation ou par écrit avant la séance. Le promoteur doit prendre en considération toutes les observations présentées à la séance et préparer un résumé des observations que le comité de gestion du bruit publiera dans les 30 jours suivant la séance (art. 24).

Après la séance de consultation, le promoteur pourra mettre en œuvre la modification permanente, y apporter des changements ou renoncer à sa mise en œuvre. Si des changements sont apportés, un nouveau processus de consultation aura lieu (art. 25). Si le promoteur renonce à la mise en œuvre de la modification, il doit en aviser le comité de gestion du bruit, qui publiera un avis de renonciation (art. 26).

Si le promoteur décide de mettre en œuvre la modification permanente, il publiera un avis de mise en œuvre selon le processus décrit à l'article 27. Cet avis contient pratiquement les mêmes renseignements que ceux indiqués dans l'avis de modification temporaire et est suivi de la même période d'attente de 60 jours avant la mise en œuvre, et là encore, les dispositions de l'article 27 ne s'appliquent pas lorsque la modification est nécessaire à la sécurité ou à la sûreté aériennes (art. 28). Une différence importante est que l'avis précise la façon de déposer une plainte auprès de l'Office (al. 27(2)h)).

Les articles 29 à 32 énoncent la procédure à suivre pour déposer une plainte auprès de l'Office. Une plainte au sujet de tout avis ou de toute consultation ayant trait à la modification permanente peut être déposée au plus tard 180 jours après la date de mise en œuvre de la modification (par. 29(1)), mais il n'y a pas de date limite pour déposer une plainte au sujet d'une omission de publier un avis ou de tenir une consultation (par. 29(2)).

Quand l'Office est saisi d'une plainte, il doit en aviser le promoteur et le comité de gestion du bruit et publier un avis indiquant que la plainte a été déposée. Les personnes qui peuvent présenter des observations au sujet de la plainte sont l'auteur de la plainte, le promoteur, le comité de gestion du bruit, de même que les personnes qui ont présenté des observations durant la séance de consultation (art. 29). À l'opposé de la procédure applicable aux modifications temporaires, si l'Office est saisi de la plainte avant la date de mise en œuvre de la modification permanente, la mise en œuvre sera suspendue jusqu'à ce que l'Office ait disposé de la plainte (art. 30).

Comme dans le cas des plaintes portant sur une modification temporaire, l'Office dispose d'un délai de 60 jours pour rendre sa décision, peut prolonger ce délai de 30 jours et doit communiquer les motifs de sa décision par écrit (art. 31 et 32). Le paragraphe 31(1) indique que l'Office a le pouvoir de prendre un arrêté s'il décide que la plainte déposée en vertu de l'article 29 est bien fondée. La description de ce pouvoir n'est pas identique à celle énoncée à l'article 18 : ici, elle autorise expressément l'Office à interdire à un promoteur de mettre en œuvre une modification permanente jusqu'à ce que celui-ci ait rempli ses obligations relativement aux consultations.

### 2.1.2 Rapports sur la diversité et obligations environnementales

L'article 33 de la LRTA impose aux administrations aéroportuaires l'obligation de publier un rapport annuel sur la diversité au sein de leurs administrateurs et des membres de la haute direction. Les détails de cette exigence seront précisés par règlement. Même si l'article 33 entrera en vigueur à une date fixée par un décret du gouverneur en conseil plutôt qu'à la date d'entrée en vigueur des autres dispositions de la LRTA (par. 68(2)), les administrations aéroportuaires n'auront pas à s'y conformer avant l'année civile qui suivra celle de son entrée en vigueur (art. 66).

Les articles 35 à 38 décrivent les obligations imposées à certaines administrations aéroportuaires de préparer et publier un plan quinquennal sur les changements climatiques et un plan quinquennal sur les mesures d'adaptation aux changements climatiques, qui doivent être élaborés conformément aux normes internationales. Les administrations visées sont celles qui exploitent un aéroport ayant atteint un seuil d'achalandage annuel de quatre millions de passagers ou tout autre nombre fixé par règlement (art. 34).

Le plan quinquennal sur les changements climatiques doit comprendre une cible de réduction des émissions de gaz à effet de serre, une description des mesures à prendre pour atteindre cette cible et tout changement important par rapport aux renseignements fournis dans le plan antérieur (par. 35(2)).

Le plan quinquennal sur les mesures d'adaptation aux changements climatiques doit comprendre une description des impacts actuels et anticipés des changements climatiques sur l'exploitation de l'aéroport, une description des mesures d'adaptation à prendre pour faire face à ces impacts, une description des occasions actuelles et anticipées d'ordre commercial engendrées par ces impacts et des mesures à prendre pour en tirer profit, et enfin, tout changement important par rapport aux renseignements fournis dans le plan antérieur (par. 36(2)).

### 2.1.3 Dispositions générales

Les articles 41 et 42 soustraient les décisions et les mesures prises par l'Office au titre de la LRTA à divers articles de la LTC pour renforcer l'indépendance de l'Office par rapport à la LRTA. Plus particulièrement, le gouverneur en conseil ne peut pas modifier ou annuler une décision prise par l'Office en vertu de la LRTA ni en interjeter appel devant la Cour d'appel fédérale. De plus, les directives générales qu'il donne à l'Office ne s'appliquent pas dans le cadre de la LRTA.

L'article 43 autorise l'Office à prendre des règlements, après consultation, pour fixer les droits et les redevances liés à l'exercice des attributions que la Loi lui confère.

L'article 44 charge l'exploitant d'aéroport de veiller à ce que toute entité qui fournit des services liés aux vols en son nom respecte la LRTA. En revanche, il n'incombe pas à l'exploitant d'aéroport de veiller à ce que ces entités se conforment aux normes de service fixées dans les règlements mentionnés à l'alinéa 63(1)j).

L'article 45 décrit les méthodes approuvées pour la publication des renseignements exigée en vertu de la LRTA. L'article 46 précise qu'une administration aéroportuaire n'est pas un mandataire de la Couronne.

#### 2.1.4 Contrôle d'application

Les articles 47 et 48 définissent les pouvoirs des agents de l'autorité désignés par le ministre. Ces pouvoirs comprennent celui d'« entrer dans tout lieu, autre qu'une maison d'habitation », si un agent de l'autorité a des motifs raisonnables de croire qu'il s'y trouve une chose utile aux fins de la vérification du respect ou à la prévention du non-respect de la LRTA, et d'examiner ou de prendre des documents imprimés ou numériques. Le propriétaire ou le responsable du lieu doit prêter assistance à l'agent de l'autorité et lui donner tout renseignement que celui-ci peut raisonnablement exiger.

Une contravention à la LRTA peut être poursuivie à titre de violation ou à titre d'infraction. Par défaut, une contravention à une disposition de la LRTA peut être désignée comme une infraction, mais les contraventions à certaines dispositions de la Loi peuvent aussi être désignées comme des violations, dont la conséquence est l'imposition de sanctions administratives pécuniaires (SAP).

Les violations n'ont pas valeur d'infraction au sens de l'article 126 du *Code criminel*<sup>10</sup>, qui porte sur la désobéissance aux lois (par. 49(7) de la LRTA). Lorsqu'une contravention peut être considérée à la fois comme une violation et une infraction, on peut employer soit la procédure en violation, soit la procédure pénale : les deux s'excluent mutuellement (par. 49(6)). La période pendant laquelle une poursuite pour infraction à la LRTA peut être intentée est d'un an à compter de la date du fait reproché (art. 62). Le délai dans lequel le procès-verbal (en lien avec une violation) peut être dressé est de deux ans à compter de la date du fait reproché (art. 59).

##### 2.1.4.1 Violations

Les articles 49 à 59 fixent les paramètres des SAP applicables à une contravention de la LRTA désignée comme une violation de tout article de la Loi précisé dans un règlement ou comme une violation de l'un des articles suivants :

- l'article 6 (directives écrites du ministre à un exploitant d'aéroport concernant les obligations internationales);

- l'article 7 (obligation de fournir des renseignements à la demande du ministre);
- l'article 10 (constitution d'un comité de gestion du bruit).

Ces sanctions ne visent pas à punir, mais plutôt à « favoriser le respect » de la LRTA (par. 49(5)). Quiconque commet une violation de la LRTA s'expose à une SAP dont le montant est plafonné à 5 000 \$ dans le cas d'une personne physique et à 250 000 \$ dans le cas d'une entité (par. 49(3)). Lorsqu'il y a contravention à l'obligation de fournir des renseignements au ministre énoncée à l'article 7, il est compté une violation distincte pour chaque jour au cours duquel la contravention se continue et le montant maximal de la pénalité applicable sera prévu par règlement (par. 49(2)).

L'article 50 décrit la procédure suivie par un agent de l'autorité qui a des motifs raisonnables de croire qu'une violation a été commise pour dresser un procès-verbal et le signifier à l'auteur présumé de la violation.

Si la pénalité rattachée à une violation est payée, aucune poursuite ne peut être intentée par la suite pour la même violation (par. 51(1)). Autrement, la personne physique ou l'entité qui s'est fait signifier le procès-verbal peut conclure une transaction avec le ministre selon la procédure décrite aux articles 52 et 53, ou encore déposer une requête en révision auprès du Tribunal d'appel des transports du Canada (le Tribunal) conformément à la procédure décrite aux articles 54 et 55. Enfin, un appel de la décision du Tribunal peut être interjeté auprès du comité d'appel du Tribunal (art. 56).

Les articles 57 et 58 décrivent le processus que le ministre doit suivre pour obtenir du Tribunal un certificat indiquant la pénalité fixée par la décision de celui-ci et pour faire enregistrer ce certificat.

#### 2.1.4.2 Infractions

Une infraction à la LRTA est punissable, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende maximale du même montant que celui applicable à une violation, à savoir 5 000 \$ pour une personne physique ou 250 000 \$ pour une entité (par. 60(1)). Comme dans le cas d'une violation, si l'infraction est fondée sur une contravention à l'article 7, il est compté une infraction distincte pour chaque jour au cours duquel la contravention se continue (par. 60(2)).

Le paragraphe 60(3) prévoit expressément que le fait d'avoir pris toutes les précautions voulues pour prévenir une infraction alléguée à la LRTA est un argument de défense valable, sauf si les obligations en matière de confidentialité énoncées aux paragraphes 8(1) et 8(4) n'ont pas été respectées, si une déclaration fautive ou trompeuse a été faite en contravention de l'article 39, ou s'il y a eu entrave à l'action de l'agent de l'autorité en contravention du paragraphe 48(4). Il est précisé au paragraphe 60(4) que, pour établir l'infraction, il suffit de prouver qu'elle a été

commise par un employé ou un mandataire de l'accusé, que cet employé ou ce mandataire ait été ou non identifié ou poursuivi pour cette infraction, sous réserve des mêmes exceptions que celles énoncées au paragraphe 60(3).

Le défaut de payer l'amende infligée pour une infraction à la LRTA n'est pas punissable d'emprisonnement (art. 61).

#### 2.1.5 Règlements

L'article 63 autorise le ministre à prendre divers règlements, dont la plupart sont à caractère administratif ou procédural, y compris des règlements concernant le calcul du nombre de mouvements effectués à un aéroport (al. 63(1)b)), les détails portant sur la collecte et la diffusion des données sur le bruit des aéronefs (al. 63(1)g)), ou le contenu des plans quinquennaux (sous-al. 63(1)i)(iv)).

Il convient de souligner que l'alinéa 63(1)j) autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant les normes de service pour les vols et « les services liés aux vols qui sont offerts à l'aéroport ». Les règlements qui peuvent être pris portent aussi sur la manière dont les normes de service seront appliquées, la création d'un mécanisme de règlement des différends et le rôle de l'Office dans l'administration et la supervision de ce mécanisme. Comme il a été mentionné, il n'incombe pas à un exploitant d'aéroport de veiller à ce que les entités qui offrent des services liés aux vols en son nom se conforment à ces règlements, à moins que ceux-ci le prévoient expressément (par. 44(2)).

Il convient aussi de souligner que la LRTA autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements concernant la communication de renseignements aux passagers au sujet des vols et des services liés aux vols (al. 63(1)k)). Rappelons que le projet de loi C-52 ne définit pas la notion de « services liés aux vols » et qu'on entend sans doute établir ce dont il s'agit par règlement.

#### 2.1.6 Dispositions transitoires et entrée en vigueur

Les articles 64 à 68 de la LRTA et les articles 3 et 4 du projet de loi C-52 comprennent des dispositions transitoires ou d'entrée en vigueur qui portent sur des dispositions susmentionnées.

### 2.2 PARTIE 2 : LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA (ART. 5 À 12)

La partie 2 du projet de loi C-52 modifie la *Loi sur les transports au Canada* (LTC) pour autoriser le gouverneur en conseil à prendre des règlements qui permettront au ministre des Transports et à l'Office de recueillir certains renseignements (autres que des renseignements personnels) auprès de l'ASFC afin d'améliorer l'accessibilité dans le système de transport canadien (par. 6(1)).

L'article 11 autorise aussi le gouverneur en conseil à prendre des règlements pour donner à l'ASFC le pouvoir d'établir un processus de traitement des plaintes concernant l'accessibilité en matière de transport.

L'article 5, le paragraphe 6(2) et les articles 7 à 10 apportent des modifications corrélatives à la LTC qui se rapportent à ces nouveaux pouvoirs. À l'article 12, il est indiqué que la modification concernant la publication de renseignements décrite dans cet article ne peut entrer en vigueur que si la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2023*<sup>11</sup> reçoit la sanction royale, ce qui s'est produit le 22 juin 2023.

### 2.3 PARTIE 3 : *LOI MARITIME DU CANADA* (ART. 13 À 22)

La partie 3 du projet de loi C-52 modifie la *Loi maritime du Canada* (LMC) pour créer un cadre régissant la façon dont les administrations portuaires fixent leurs droits.

Le paragraphe 13(1) du projet de loi dresse une liste de paramètres auxquels une administration portuaire doit se conformer lorsqu'elle fixe des droits. On maintient l'exigence actuelle selon laquelle les droits fixés doivent permettre à l'administration de financer ses opérations de manière autonome et être « équitables et raisonnables<sup>12</sup> » (al. 49(3)b)), et on ajoute ce qui suit :

- les droits doivent être fixés conformément à une méthode de calcul qui a été établie et publiée par l'administration (al. 49(3)a));
- le taux des droits ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après des prévisions raisonnables, dépassent les obligations financières actuelles ou futures de l'administration (al. 49(3)c));
- les droits doivent être conçus de façon à ne pas encourager les utilisateurs à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour éviter de payer ces droits (al. 49(3)d));
- les droits doivent permettre à l'autorité portuaire de respecter son obligation d'éviter la discrimination entre les utilisateurs (al. 49(3)e)).

Le projet de loi abroge la disposition transitoire qui accordait aux administrations portuaires un délai de six mois pour fixer leurs droits conformément aux dispositions de la LMC (par. 13(2)) et lui substitue une disposition qui permet aux administrations de maintenir les droits fixés selon les exigences existantes jusqu'à ce qu'elles les aient révisés en vertu des exigences établies au paragraphe 49(3) (art. 20).

Les modifications prévues à l'article 14 concernent le préavis que les administrations portuaires doivent donner sur les droits qu'elles se proposent de fixer ou de réviser. Elles obligent les administrations à fournir plus de détails sur les droits visés (y

compris l'énoncé des motifs qui les justifient) et décrivent la manière de présenter des observations écrites ou, en dernier ressort, de déposer une plainte auprès de l'Office au sujet des droits.

L'article 15 du projet de loi crée l'article 51.1 de la LMC, qui traite de l'obligation de l'administration portuaire de rendre une décision à l'égard d'une proposition liée aux droits, et remplace l'article 52 de la LMC par des dispositions qui donnent beaucoup plus de précisions sur le processus de traitement des plaintes.

L'administration portuaire doit avoir examiné les observations écrites qu'elle a reçues et doit avoir publié sa décision à l'égard de sa proposition liée aux droits portuaires au moins 60 jours avant la date d'entrée en vigueur des droits nouveaux ou révisés. Sauf si l'administration retire sa proposition, la décision doit comprendre une description des droits et des motifs qui les justifient, un résumé des observations écrites qui ont été reçues et un avis indiquant que les personnes qui ont présenté des observations ont le droit de déposer une plainte auprès de l'Office.

Toute personne qui a présenté des observations écrites concernant une proposition peut déposer une plainte au sujet de la décision de l'administration portuaire auprès de l'Office (par. 52(1)). Seules les plaintes qui porteront sur le défaut de l'administration portuaire de se conformer aux paramètres prévus au paragraphe 49(3) ou aux processus relatifs aux avis et aux décisions prévus aux articles 51 et 51.1 seront acceptées (par. 52(1.2)).

Le dépôt d'une plainte n'a pas pour effet de suspendre la mise en œuvre du droit visé. Il est d'ailleurs expressément interdit à l'Office de rendre une ordonnance pour suspendre la prise d'effet du droit (par. 52(1.3)). Les paragraphes 52(1.4) à 52(1.6) décrivent les possibilités qui s'offrent à l'Office et les processus que celui-ci peut utiliser lorsqu'il décide qu'une plainte est fondée. L'Office peut notamment enjoindre à l'administration portuaire :

- d'annuler la fixation du droit;
- de rétablir le droit qui s'appliquait auparavant;
- de rembourser aux utilisateurs les sommes payées au titre du droit dont l'application a été annulée;
- de reconsidérer ou réviser le droit;
- de prendre toute autre mesure que l'Office considère appropriée.

L'Office doit justifier sa décision par écrit (par. 52(1.6)) et le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler la décision de l'Office (par. 52(2)).

Les articles 16 et 17 abrogent respectivement les paragraphes 62(4) et 63(5), un ensemble de dispositions transitoires qui se rapportent aux débuts de la LMC en 1998.

L'article 18 crée l'article 64.94 de la LMC, qui autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements pour établir un processus de règlement des différends particulier au sujet des baux conclus entre une administration portuaire et un utilisateur du port. La disposition est peu normative; les détails seront vraisemblablement établis par règlement.

Les articles 19 à 22 sont des dispositions transitoires qui précisent que toutes les modifications apportées à la LMC entreront en vigueur le même jour, à une date qui sera fixée par un décret du gouverneur en conseil.

---

#### NOTES

1. [Projet de loi C-52, Loi édictant la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien et modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada](#), 44<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session.
2. Gouvernement du Canada, [Projet de loi C-52 : Loi édictant la Loi sur la responsabilité en matière de transport aérien et modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi maritime du Canada – Énoncé concernant la Charte](#), 20 septembre 2023.
3. [Loi sur les transports au Canada](#), L.C. 1996, ch. 10.
4. [Loi maritime du Canada](#) (LMC), L.C. 1998, ch. 10.
5. Chambre des communes, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), [Renforcer les droits des passagers aériens au Canada](#), dixième rapport, avril 2023.
6. *Ibid.*, p. 18.
7. TRAN, [Évaluation de l'incidence du bruit des avions près des grands aéroports canadiens](#), vingt-huitième rapport, mars 2019.
8. Bureau du vérificateur général du Canada, [Les transports accessibles aux personnes en situation de handicap](#), rapport 1 dans 2023 – *Rapports 1 à 4 de la vérificatrice générale du Canada au Parlement du Canada*.
9. Par convention internationale, le sigle IFR (*instrument flight rules*, en anglais) est employé autant en anglais qu'en français pour désigner une règle de vol aux instruments. Par exemple, voir NAV CANADA, [Publications sur les règles de vol aux instruments \(IFR\)](#).
10. [Code criminel](#), L.R.C. 1985, ch. C-46, art. 126.
11. [Loi n° 1 d'exécution du budget de 2023](#), L.C. 2023, ch. 26.
12. La LMC ne définit pas ce qui est « équitable et raisonnable ». Par ailleurs, l'Office des transports du Canada a conclu dans une de ses décisions qu'il n'a pas compétence pour déterminer si les droits fixés par une administration portuaire sont équitables et raisonnables et que « cette exigence est attribuable aux forces du marché et à la concurrence, ou à d'autres motifs possibles de plaintes, si les utilisateurs ne sont pas satisfaits ». Voir Office des transports du Canada, [Décision n° 293-W-2010](#), 9 juillet 2010.