



THE CANADIAN
BAR ASSOCIATION
L'ASSOCIATION DU
BARREAU CANADIEN

INFLUENCE. LEADERSHIP. PROTECTION.

Le 18 novembre 2014

[TRADUCTION]

Par courriel : trcm@sen.parl.gc.ca; TRAN@parl.gc.ca

L'honorable sénateur Dennis Dawson
Président, Comité sénatorial permanent des transports et des communications
Sénat du Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

M. Larry Miller, député
Président, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités
Sixième étage, 131, rue Queen
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Objet : Projet de loi C-43 – Modifications de la *Loi sur l'aéronautique*

Monsieur le Sénateur,
Monsieur,

Je m'adresse à vous au nom de la Section nationale du droit aérien et spatial de l'Association du Barreau canadien (Section de l'ABC) en réponse aux modifications de la *Loi sur l'aéronautique* proposées dans le projet de loi C-43, la *Loi n°2 sur le plan d'action économique de 2014*.

L'ABC est une association nationale comptant plus de 37 000 avocats, étudiants en droit, notaires au Québec et professeurs de droit, dont le mandat consiste à promouvoir l'amélioration du droit et de l'administration de la justice. La Section de l'ABC regroupe des juristes qui représentent des financiers et exploitants d'aéronefs, des entreprises du secteur de l'aérospatiale, des aéroports et aérodromes ainsi que des équipementiers.

Les modifications de la *Loi sur l'aéronautique* proposées dans le projet de loi C-43 recèlent un certain nombre de problèmes potentiels du point de vue de la réglementation et de la loi quant à l'exercice et à la portée des pouvoirs du ministre. Les pouvoirs supplémentaires accordés ont une portée trop large, et ne tiennent pas compte de l'exploitation quotidienne des aérodromes. Qui plus est, il n'apparaît pas clairement si l'exercice du pouvoir du ministre quant à l'interdiction de l'aménagement ou de l'expansion d'un aérodrome peut faire l'objet d'un examen. L'incidence de ces modifications sur l'aménagement, l'expansion ou l'exploitation d'un aérodrome doit être précisée.

Dans l'ensemble, nous sommes préoccupés par la portée et l'exercice des pouvoirs conférés au ministre par le truchement de ce projet de loi, et par les procédures et normes qui s'appliqueront à l'aménagement, à l'expansion et à l'exploitation des aérodromes au Canada.

Exploitation d'un aérodrome

L'exploitation d'un aérodrome change quotidiennement, sinon toutes les heures ou d'un moment à l'autre. Les modifications proposées permettent au ministre de s'immiscer dans les détails de l'exploitation d'une multitude d'aérodromes au Canada (environ 3 500). Le fait d'accorder au ministre de tels pouvoirs posera des difficultés administratives du point de vue juridique et de la réglementation. À notre avis, les modifications doivent être claires et comporter des paramètres sans aucune ambiguïté quant à la portée des pouvoirs du ministre.

La législation n'indique pas clairement si le Tribunal d'appel des transports du Canada pourrait examiner une décision du ministre de prendre un arrêté en vertu du paragraphe 4.3(1). Il n'apparaît pas non plus clairement si chaque pilote, exploitant d'aéronef, propriétaire d'aéronef, exploitant d'aérodrome ou d'aéroport serait tenu d'informer le ministre de tout changement concernant l'exploitation de chaque aéroport, hélicoptère, aérodrome (que ce soit sur l'eau, la terre ou la glace) ou de tout lieu voué aux aéronefs (y compris les hélicoptères). En cas d'expropriation de droits en raison d'une exploitation nouvellement frappée d'interdiction, quel serait le processus pour le recouvrement, auprès de la Couronne, d'une quelconque perte économique?

La notion d'aérodrome recouvrirait en outre toute aire d'atterrissage d'hélicoptères (même à usage unique) et tout lieu d'atterrissage (y compris tout ponton utilisé par un hydravion). Cela pourrait également inclure tout changement dans l'exploitation de l'aéronef, que ce soit le type d'aéronef ou la portée de l'exploitation, puisque cela se traduirait par une modification de l'exploitation de l'aérodrome. Le processus de mise en œuvre de ce nouveau système n'est pas clair.

Les pouvoirs du ministre qui sont proposés n'existent dans le cas d'aucun autre mode de transport, tel que le transport automobile, les véhicules récréatifs à quatre roues, les motoneiges et autoneiges ou bateaux. Par exemple, une personne qui se rend à sa résidence secondaire par les airs est, en vertu de cette proposition de modification, soumise à une réglementation n'existant pas pour celle qui s'y rend par tout autre moyen.

Examen et consultation

Le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) entreprend en ce moment un vaste processus de consultation sur les divers aspects de l'exploitation d'un aérodrome. Cependant, l'absence de consultation ou d'avis concernant ces modifications législatives proposées nous préoccupe.

Il devrait exister une coordination de toute réglementation, proposition de modification législative et ébauche de circulaire d'information concernant les aspects des questions déterminées par le ministre, à la suite de consultations approfondies avec toutes les parties intéressées.

Nous sommes reconnaissants de l'occasion qui nous est donnée de commenter le projet de loi C-43 et serions ravis d'assister plus avant le Comité dans le cadre de son examen du projet de loi.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Sénateur, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

(Lettre originale signée par Noah Arshinoff au nom Brian Poston)

Brian Poston
Président, Section nationale du droit aérien et spatial de l'ABC