BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT

VERSION PRÉLIMINAIRE

NON RÉVISÉE

La version préliminaire du présent résumé législatif est mise à la disposition des parlementaires, de leur personnel parlementaire ainsi que du public afin qu'ils puissent accéder en temps opportun à de l'information, des recherches et une analyse qui faciliteront leur étude du projet de loi visé. La version officielle du résumé législatif, qui pourrait différer de la présente version non révisée, remplacera cette dernière sur le site Web du Parlement du Canada.

Résumé législatif

PROJET DE LOI C-28 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

45-1-C28-F

Le 12 mai 2026

Joey Arseneault-Watters et Geneviève Gosselin

Services de bibliothèque et de recherche

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

ATTRIBUTION

Le 12 mai 2026 Joey Arseneault-Watters et Geneviève Gosselin

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 les Services de bibliothèque et de recherche, qui effectuent des recherches pour les parlementaires, les comités du Sénat et de la Chambre des communes ainsi que les parlementaires, et leur fournissent 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, 2026

Résumé législatif du projet de loi C-28
(Version préliminaire)

45-1-C28-F

This publication is also available in English.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

TABLE DES MATIÈRES

1 CONTEXTE 1

2 DESCRIPTION ET ANALYSE 2

2.1 Définitions et délivrance de permis, d'avis de décision et de certificats (art. 3, 4, 7 et 9) 2

2.2 Indemnisation et responsabilité financière (art. 5, 8, 12 et 13) 3

2.3 Directives d'urgence (art. 6) 4

2.4 Zonage des aéroports, des zones de lancement certifiées ou des zones de rentrée atmosphérique certifiées (art. 10 et 11) 4

2.5 Modifications à d'autres lois (art. 14 à 16) 5

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI C-28 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

1 CONTEXTE

Le projet de loi C-28, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence (titre abrégé : « Loi sur les lancements spatiaux canadiens »), a été présenté à la Chambre des communes le 21 avril 2026 par l'honorable Steven MacKinnon, ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes. Le projet de loi a été lu pour une deuxième fois à la Chambre des communes le 28 avril 2026.

Le projet de loi C-28 modifie la *Loi sur l'aéronautique* afin d'élargir la portée réglementaire de la *Loi* pour y inclure les véhicules de lancement et les véhicules de rentrée atmosphérique, ainsi que les zones associées au lancement et à la rentrée atmosphérique de ces véhicules [1]. Entre autres choses, le projet de loi C-28:

- modifie la définition d'« aéronef » dans la *Loi sur l'aéronautique* pour y inclure les véhicules de lancement et de rentrée atmosphérique;
- permet au gouverneur en conseil de prendre des règlements concernant l'indemnisation et, plus généralement, les responsabilités financières des utilisateurs de véhicules de lancement ou de rentrée atmosphérique;
- établit un cadre réglementaire pour la délivrance de permis en ce qui concerne les lancements et les rentrées atmosphériques, et la délivrance de certificats pour l'utilisation d'aérodromes canadiens à cet effet;
- intègre de nouveaux termes dans la *Loi sur l'aéronautique*, soit zone de lancement certifiée, zone de lancement désignée, zone de rentrée atmosphérique certifiée et zone de rentrée atmosphérique désignée;
- crée un cadre réglementaire relatif au zonage pour les zones de lancement et de rentrée atmosphérique certifiées.

Le projet de loi C-28 fait partie des mesures fédérales visant à développer une capacité souveraine canadienne de lancement spatial [2]. Dans un communiqué de presse annonçant le projet de loi, le ministre des Transports a indiqué que le Canada est le seul pays du Groupe des Sept (G7) qui n'a pas de capacité de lancement spatial, ce qui le rend dépendant envers d'autres pays, en particulier les États-Unis, pour aller dans l'espace [3].

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Dans le budget de 2025, le gouvernement du Canada a annoncé l'établissement d'une stratégie industrielle de la défense du Canada et que celle-ci comprendrait, entre autres choses, un investissement de 182,6 millions de dollars sur trois ans, dès 2025-2026, pour le développement d'un programme de lancement spatial souverain [4]. Cette stratégie a été mise sur pied en février 2026 et identifie les technologies spatiales, telles que les communications par satellite et les lancements dans l'espace, comme un des « domaines d'investissement prioritaires pour lesquels le gouvernement vise à maximiser l'autonomie stratégique et à réduire les vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement [5] ». En mars 2026, le gouvernement a également annoncé un investissement de 200 millions de dollars pour un port spatial près de Canso, en Nouvelle-Écosse [6]. Une fois opérationnel, le site permettra le lancement de satellites depuis le territoire canadien.

2 DESCRIPTION ET ANALYSE

Le projet de loi C-28 compte 16 articles. Ses principales dispositions sont décrites ci-dessous.

2.1 DÉFINITIONS ET DÉLIVRANCE DE PERMIS, D'AVIS DE DÉCISION ET DE CERTIFICATS (ART. 3, 4, 7 ET 9)

L'article 4 du projet de loi C-28 prévoit que le gouverneur en conseil pourra définir par règlement les termes « véhicule de lancement » et « véhicule de rentrée atmosphérique ». D'ici là, des définitions transitoires sont ajoutées à la *Loi sur l'aéronautique*. Un « véhicule de lancement » se dit d'une fusée ou d'un autre véhicule conçu pour aller vers l'orbite de la Terre ou au-delà. Un « véhicule de rentrée atmosphérique » est un véhicule prévu pour revenir sur Terre à partir de son orbite ou au-delà. Ces définitions seront abrogées advenant l'entrée en vigueur d'un règlement à cet effet.

L'article 5.3 de la *Loi* stipule que les règlements concernant l'utilisation des fusées qui sont pris en vertu de la partie I de la *Loi* sont ajoutés à la *Loi sur les explosifs* [7]. Par cohérence, l'article 9 du projet de loi modifie l'article 5.3 pour remplacer « fusées » par « des véhicules de lancement et des véhicules de rentrée atmosphérique ».

La définition actuelle d'« aéronef » dans la *Loi sur l'aéronautique* stipule que cela inclut les fusées ainsi que tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air [8]. Le paragraphe 3(1) du projet de loi modifie la définition d'« aéronef » pour y remplacer la référence aux fusées par des véhicules de lancement et de rentrée atmosphérique. La définition d'« aéroport » est également modifiée pour y préciser qu'elle n'inclut pas les zones de lancement ou de rentrée atmosphérique certifiées.

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

En vertu de la *Loi*, un « document d'aviation canadien » inclut, entre autres, les permis, licences et certificats livrés par le ministre des Transports (le ministre) pour les personnes, aérodromes et les produits, installations et services aéronautiques. Les articles 6.6 à 7.21 de la *Loi* comprennent des dispositions concernant la délivrance des documents d'aviation canadiens et les recours prévus pour les demandeurs en cas de refus du ministre de délivrer un permis, une licence ou un certificat. En vertu du paragraphe 3(2) du projet de loi, les permis, avis de décision et certificats délivrés par le ministre relatifs aux lancements et aux rentrées atmosphériques ou pour l'usage d'un aérodrome à cet effet ne sont pas considérés comme des « documents d'aviation canadiens » pour l'application des articles 6.6 à 7.21 de la *Loi*.

En fait, les paragraphes 7(1) et 7(2) du projet de loi proposent un régime réglementaire distinct pour la délivrance de certificats relatifs à l'usage d'aérodromes pour les véhicules de lancement et de rentrée atmosphérique et la délivrance de permis ou d'avis de décision relatifs aux véhicules de lancement et de rentrée atmosphérique. À cet effet, l'article 7 du projet de loi modifie l'article 4.9 de la *Loi* pour permettre au gouverneur en conseil de prendre des règlements concernant la délivrance de tels documents par le ministre. L'alinéa 4.9w) de la *Loi* est aussi modifié pour permettre la prise de règlement assurant la mise en œuvre d'ententes, de conventions, d'accords internationaux et de normes internationales (par. 7(3) du projet de loi). Le libellé actuel de l'alinéa 4.9w) ne fait référence qu'à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, qui est entrée en vigueur le 4 avril 1947[9].

2.2 INDEMNISATION ET RESPONSABILITÉ FINANCIÈRE (ART. 5, 8, 12 ET 13)

L'article 5 du projet de loi ajoute l'article 4.33 à la *Loi* pour permettre au ministre, s'il estime que cela est dans l'intérêt public de le faire, d'indemniser les propriétaires ou utilisateurs de véhicules de lancement ou de rentrée atmosphérique lorsqu'ils sont tenus responsables de dommages ou de pertes subis par des tiers à la suite d'un lancement ou d'une rentrée atmosphérique. Dans un même ordre d'idées, l'article 5 du projet de loi ajoute l'article 4.34 à la *Loi*, permettant au ministre d'exiger que le gouvernement du Canada soit indemnisé par les propriétaires ou les utilisateurs de véhicules de lancement ou de rentrée atmosphérique pour des dommages ou des pertes subis par des tiers que le gouvernement devrait être tenu de compenser. Cela inclut des demandes faites en vertu de la *Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux*, qui est entrée en vigueur le 1er septembre 1972[10].

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

L'article 8 du projet de loi ajoute les alinéas 5b.3) et 5b.4) à la *Loi* pour permettre au gouverneur en conseil de faire des règlements pour régir l'indemnisation des propriétaires et des utilisateurs visée au nouvel article 4.33 et l'indemnisation du gouvernement du Canada visée au nouvel article 4.34. L'article 8 du projet de loi permet au gouverneur en conseil la prise d'autres règlements concernant, plus généralement, les responsabilités financières des utilisateurs de véhicules de lancement ou de rentrée atmosphérique. D'ailleurs, l'article 12 du projet de loi ajoute le paragraphe 5.9(2.1) à la *Loi* pour permettre au ministre de soustraire à la responsabilité financière toute personne pour des motifs d'intérêt public. L'article 12 du projet de loi ajoute le paragraphe 5.9(2.2) à la *Loi* pour permettre au ministre de rajuster à la baisse le montant minimal de responsabilité financière d'une personne pour des motifs d'intérêt public.

2.3 DIRECTIVES D'URGENCE (ART. 6)

L'article 6 du projet de loi élargit les pouvoirs du ministre en matière de directives d'urgence qui sont prévus à l'article 4.76 de la *Loi*, afin de lui permettre d'arrêter un lancement ou une rentrée atmosphérique, ou toute activité relative à ceux-ci en cas de danger immédiat.

2.4 ZONAGE DES AÉROPORTS, DES ZONES DE LANCEMENT CERTIFIÉES OU DES ZONES DE RENTRÉE ATMOSPHÉRIQUE CERTIFIÉES (ART. 10 ET 11)

Les articles 10 et 11 du projet de loi C-28 étendent l'application de règles sur le zonage des aéroports aux zones de lancement et zones de rentrée atmosphérique. D'abord, l'article 10 du projet de loi C-28 intègre de nouveaux termes à l'article 5.4 de la *Loi*, soit zone de lancement certifiée, zone de lancement désignée, zone de rentrée atmosphérique certifiée et zone de rentrée atmosphérique désignée.

Les zones de lancement et de rentrée atmosphérique certifiées sont des aérodromes pour lesquelles le ministre délivre un certificat qui en autorise l'usage pour le lancement d'un véhicule de lancement ou la rentrée atmosphérique d'un véhicule de rentrée atmosphérique selon le cas. Les zones de lancement et de rentrée atmosphérique désignées sont des biens-fonds déclarés nécessaires par décret du gouverneur en conseil pour l'usage des zones de lancement et de rentrée atmosphérique certifiées. Ces zones désignées doivent soit appartenir à Sa Majesté du chef du Canada, ou être louées par celle-ci, soit être l'objet d'un avis d'expropriation enregistré en vertu de l'article 5 de la *Loi sur l'expropriation* [11]. Les zones de lancement et de rentrée atmosphérique désignées sont donc l'équivalent d'une zone aéroportuaire dans le contexte d'un aéroport [12].

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

Le paragraphe 10(2) du projet de loi autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements de zonage pour empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage d'une zone de lancement ou d'une zone de rentrée atmosphérique, désignées ou certifiées. Plus précisément, le paragraphe 10(2) du projet de loi ajoute les alinéas a.1) et a.2) au paragraphe 5.4(2) de la *Loi*. Ainsi, le gouverneur en conseil peut prendre un règlement de zonage si, selon le ministre, un type d'usage ou d'aménagement est incompatible avec l'exploitation d'une zone de lancement ou de rentrée atmosphérique certifiées. Le paragraphe 10(2) du projet de loi ajoute également les alinéas b.1) et b.2) au paragraphe 5.4(2) de la *Loi*. En vertu de ces alinéas, le gouverneur en conseil peut prendre un règlement de zonage si, selon le ministre, un type d'usage ou d'aménagement est incompatible avec la sécurité d'utilisation ou d'exploitation d'une zone de lancement certifiée, d'un véhicule de lancement, d'une zone de rentrée atmosphérique certifiée ou un véhicule de rentrée atmosphérique.

Le paragraphe 10(3) du projet de loi ajoute les paragraphes 5.4(3.1) et 5.4(3.2) à la *Loi*. Ainsi, avant que le gouverneur en conseil puisse prendre un règlement de zonage pour empêcher un usage ou un aménagement de biens-fonds qui est incompatible avec l'exploitation d'une zone de lancement ou de rentrée atmosphérique certifiées en vertu du paragraphe 10(2) du projet de loi, le ministre est tenu d'effectuer de « sérieuses tentatives » pour conclure un accord avec le gouvernement d'une province au sujet de l'usage ou l'aménagement des biens-fonds qui pourraient être visés par le règlement de zonage, à moins que le ministre soit d'avis qu'un règlement de zonage doit être pris sans délai.

Le paragraphe 11(1) du projet de loi ajoute les paragraphes 5.81(1.1) et 5.81(1.2) à la *Loi*. Spécifiquement, dans le cas où le gouverneur en conseil ne prend pas un règlement de zonage en vertu du paragraphe 10(2) du projet de loi, le paragraphe 11(1) du projet de loi autorise le ministre à conclure un accord avec une autorité provinciale pour conférer le pouvoir à cette dernière de prendre un règlement de zonage afin d'assurer la sécurité d'utilisation des zones de lancement certifiées, des véhicules de lancement, des zones de rentrée atmosphérique certifiées ou des véhicules de rentrée atmosphérique.

2.5 MODIFICATIONS À D'AUTRES LOIS (ART. 14 À 16)

L'article 14 modifie l'article 1.1 de la *Loi sur le transport aérien* pour y ajouter une précision concernant le terme « aéronef ». En vertu du nouveau paragraphe 1.1(3), le terme « aéronef », dans le cadre de l'application de cette loi, ne concerne que les appareils qui peuvent se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air et non les véhicules de lancement et de rentrée atmosphérique [13].

VERSION PRÉLIMINAIRE
NON RÉVISÉE

La définition actuelle de « service aérien » prévue au paragraphe 55(1) de la *Loi sur les transports au Canada* indique qu'il s'agit d'un service de transport par aéronef de marchandises ou de personnes offert au public [14]. L'article 15 du projet de loi modifie cette définition afin de clarifier que cela exclut les services offerts par véhicules de lancement ou de rentrée atmosphérique.

L'article 16 du projet de loi modifie la définition de « transporteur aérien » prévue à l'article 3 de la *Loi sur la sûreté des déplacements aériens* [15] pour y préciser que dans le cadre de l'application de cette loi, les services aériens commerciaux n'incluent pas ceux offerts par véhicules de lancement ou de rentrée atmosphérique.

NOTES

1. *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2.
2. Transports Canada, *Le ministre MacKinnon annonce la mise en place de capacités souveraines de lancement spatial dans le cadre de la* Loi sur les lancements spatiaux canadiens, communiqué, 21 avril 2026.
3. *Ibid*.
4. Ministère des Finances Canada, *Un Canada fort*, budget de 2025, p. 215-216.
5. Défense nationale, *Stratégie industrielle de défense*, 2026.
6. Il s'agit d'une entente de 200 millions de dollars sur 10 ans pour la location d'une aire de lancement spatiale, qui « formera la base centrale d'un port spatial multiutilisateur ». Ce port spatial sera exploité par Maritime Launch Services. Agence de promotion économique du Canada atlantique, *Un investissement historique de 200 millions de dollars fait du port spatial de la Nouvelle-Écosse la pierre angulaire des capacités de défense du Canada*, communiqué, 16 mars 2026.
7. *Loi sur les explosifs*, L.R.C. 1985, ch. E-17.
8. Les différents types d'aéronefs sont définis dans le par. 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*, DORS/96-433. Il est également possible de trouver les types d'aéronefs certifiés au Canada sur Transports Canada, « Aéronefs classifiés sous la qualification de type général », *Indicatifs de types d'aéronefs pour la délivrance de licences*.
9. Organisation de l'aviation civile internationale, *Convention relative à l'aviation civile internationale – Doc 7300/9*, 9e éd., 2006.
10. Organisation des Nations Unies, *Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par les objets spatiaux*, 29 mars 1972.
11. *Loi sur l'expropriation*, L.R.C. 1985, ch. E-21.
12. Voir la définition de « zone aéroportuaire » : *Loi sur l'aéronautique*, L.R.C. 1985, ch. A-2, par. 5.4(1).
13. *Loi sur le transport aérien*, L.R.C. 1985, ch. C-26.
14. *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch.10.
15. *Loi sur la sûreté des déplacements aériens*, L.C. 2015, ch. 20, art.11.