

Document Présenté par  
l'Association du transport aérien du Canada  
au  
COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS DU SÉNAT

L'ATAC se prononce sur le projet de loi C-49  
« Loi apportant des modifications à la *Loi sur les transports au Canada* et à d'autres lois  
concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à  
d'autres lois »

Le 5 mars 2018

John McKenna  
Président et chef de la direction  
Association du transport aérien du Canada  
613-233-7727 poste 313  
Cellulaire: 613-301-3969  
[jmckenna@atac.ca](mailto:jmckenna@atac.ca)

L'Association du transport aérien du Canada représente le secteur canadien du transport aérien commercial depuis 1934. Elle compte environ 190 membres qui œuvrent dans l'aviation commerciale dans toutes les provinces et territoires du Canada.

L'ATAC vous remercie de notre présenter l'occasion de se prononcer sur le projet de loi C-49. Nous souhaitons commenter les éléments suivants du projet de loi car ce sont tous des éléments importants du transport aérien commercial au Canada :

1. Les droits des passagers;
2. La propriété étrangère;
3. L'Administration canadienne de la sûreté en transport aérien (ACSTA)

Toutefois, nos commentaires se limiteront simplement aux thèmes de ce projet de loi étant donné que l'applicabilité des mesures proposées ne sera déterminée que par les règlements associés qui s'ensuivront. Ces règlements, qui seront élaborés par l'Office des transports du Canada, ne verront probablement pas le jour avant un an.

#### Les droits des passagers

Ceci est un sujet très populaire au Canada et le gouvernement tient à ce que les passagers soient protégés par la loi. Le ministre veut s'attaquer entre autres aux critères d'indemnisation des passagers pour les retards de vols et les refus d'embarquement dus à des facteurs qui relèvent du transporteur, ainsi que pour la perte ou le bris de bagages. Par ailleurs, le ministre désire clarifier les règles qui permettent aux enfants de s'asseoir sur un parent sans frais supplémentaires et les règles qui régissent le transport d'instruments de musique.

Nous savons que le gouvernement veut simplifier les règles pour les voyageurs et leur faciliter l'accès à de l'assistance lorsqu'ils se trouvent dans des circonstances inhabituelles où ces règles ne sont pas observées.

Sachez que plus de 140 millions de personnes ont voyagé par avion au Canada en 2017. Le nombre de plaintes déposées chaque année à l'Office des transports du Canada était bien inférieur à 500. Je soulève ce point pour vous donner une idée de la véritable ampleur du problème. Bien entendu, certaines plaintes demeurent dans la sphère du transporteur, mais malgré tout, la majorité des voyageurs ont une expérience positive.

Selon nous, la loi sur les droits des passagers devrait comporter quelques grands principes.

L'un des principes fondamentaux du projet de loi est que la **décision de décoller ou non** appartient au pilote. Le risque de subir des répercussions financières graves, voire excessives, ne devrait pas influencer la décision du pilote.

Ensuite, le **dédommagement** versé aux passagers qui ont subi des désagréments devrait tenir compte des réalités économiques du transport aérien au Canada.

Les dédommagements financiers abusifs qui sont disproportionnés par rapport au chiffre d'affaires des transporteurs réalisé pour un vol donné ne peuvent qu'entraîner la

détérioration de notre réseau de transport aérien enviable et même la diminution des services offerts sur certains itinéraires.

À titre d'exemple, les droits des passagers aériens en Europe sont généreux au point tel où un passager peut obtenir un dédommagement qui excède le prix du billet pour un vol retardé.

Ces façons de faire ne peuvent qu'entraîner la hausse des coûts imposés aux compagnies aériennes et aux passagers.

La **responsabilité partagée** est un autre principe important.

On ne peut tenir une compagnie aérienne responsable des événements qui sont indépendants de sa volonté. Le ministre a affirmé que « certaines des mesures que nous envisageons viseront les règles en matière de dédommagement des passagers qui font face à un refus d'embarquement en raison de facteurs sur lesquels le transporteur a une emprise... »

On doit définir clairement les facteurs qui relèvent directement du transporteur. Une compagnie aérienne peut certes prendre la décision d'annuler ou de retarder un vol, mais la raison de le faire peut être totalement indépendante de sa volonté. Les conditions météorologiques, les retards au sol causés par la congestion dans la zone de dégivrage, le déblaiement des neiges, la congestion à l'aéroport d'arrivée et le contrôle du trafic aérien influencent tous la décision de la compagnie aérienne.

En outre, certains retards sont liés à la sécurité. La sécurité des passagers est l'aspect le plus important pour les pilotes et les compagnies aériennes. Les retards liés à la sécurité ne devraient pas entraîner de pénalités pour les transporteurs. La loi devrait s'attaquer à la façon dont les compagnies aériennes gèrent de tels retards de vol.

Un autre principe est que la pratique de la **taille unique** uniformisée à Transports Canada ne peut tout simplement pas s'appliquer ici. Vous ne pouvez imposer des normes de service applicables dans les grands aéroports aux petits aéroports régionaux et nordiques.

#### Propriété étrangère

Le ministre des Transports a affirmé lors de son discours du 3 novembre devant la Chambre de commerce du Montréal métropolitain que l'augmentation des limites de la propriété étrangère « multipliera les options pour la population canadienne et favorisera la création de nouvelles compagnies aériennes à bas prix au Canada ».

La présence d'un plus grand nombre de transporteurs se traduit habituellement par un meilleur choix pour les voyageurs, mais nous n'avons toujours pas entendu un argument convaincant qui soutienne l'affirmation selon laquelle les investissements étrangers favorisent l'émergence de transporteurs à bas coûts. Contrairement à ce que nous vante le gouvernement, ce n'est pas le fait de permettre aux investisseurs étrangers de détenir une part des compagnies aériennes qui attirera plus de transporteurs à bas coûts au Canada. La réduction des coûts d'exploitation des compagnies aériennes permet de réduire les coûts pour les voyageurs, et non l'origine du capital. Des compagnies aériennes à bas prix verront le jour au Canada uniquement

lorsque le gouvernement décidera d'aider le secteur aérien plutôt qu'a le saigner sans cesse.

Accroître les limites de la propriété étrangère des compagnies aériennes pourrait également entraîner la hausse de l'exportation des bénéfices générés au Canada vers des intérêts étrangers au lieu d'être réinvestis dans notre secteur.

Cela dit, nous ne nous opposons pas à l'idée du gouvernement d'autoriser la propriété étrangère à concurrence de 49 %. Néanmoins, nous appuierons seulement ce changement s'il est subordonné au principe de réciprocité chez nos partenaires étrangers. Autrement dit, si nous autorisons les investisseurs étrangers à détenir 49 % de nos compagnies aériennes, nous devrions bénéficier du même privilège dans leur pays.

### L'ACSTA

Le modèle de financement et de gestion de l'ACSTA a toujours posé problème à notre secteur. Depuis 10 ans, nous insistons que les revenus annuels issus du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) dépassent d'environ 100 millions de dollars le budget de fonctionnement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). Nous attendons toujours la réponse.

Même si le nombre de passagers augmente sans cesse, les budgets de l'ACSTA tirent de l'arrière. Le Canada, qui impose les droits pour la sécurité des passagers de transport aérien les plus élevés au monde, fait exception dans le sens où le gouvernement a imposé aux passagers la totalité des frais de sécurité dans les aéroports. Dans d'autres pays, les gouvernements assument la majorité des coûts et ne perçoivent qu'une contribution mineure auprès des voyageurs.

Le gouvernement analyse les diverses options qui s'offrent à l'ACSTA et semble favoriser le modèle employé par NAV CANADA. Nous sommes prêts à souscrire à un modèle qui serait une nouvelle version du modèle actuel, dans lequel le gouvernement travaillerait en étroite collaboration avec l'ACSTA à l'exécution des politiques et qui transformerait le DSPTA en un droit affecté fixé par l'ACSTA et révisé en fonction des besoins changeants. Cette idée est défendue dans le Rapport sur la sécurité en aviation au Canada déposé à la Chambre des communes au mois de mai par le Comité permanent des transports, des Infrastructures et des collectivités.

### Conclusion

La facilité de se conformer à la loi, la gestion des plaintes et la convivialité pour les passagers dépendent tous de la complexité des règles qui accompagneront les modifications proposées à la loi.

Nous souhaitons seulement que le gouvernement travaille en collaboration avec les parties intéressées à l'ébauche des nouveaux règlements afférents à cette loi. Après quoi, l'objectif du ministre, celui d'améliorer l'expérience des passagers, sera réalisable.