

Mémoire d'Air Canada au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités du Chambre des Communes

Projet de Loi C-49

Loi sur la modernisation des transports

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

Septembre 2017



Table des matières

Introduction	2
1. Coentreprises	3
2. Propriété étrangère	6
3. Régime de droits des passagers	9
4. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et le recouvrement des coûts.....	14
Conclusion	15

Introduction

À propos d'Air Canada

Air Canada est le plus important transporteur aérien du Canada et le plus grand fournisseur de services passagers réguliers sur les marchés canadien, transfrontalier (Canada–États-Unis) et international au départ et à destination du Canada. En 2016, Air Canada et ses partenaires commerciaux régionaux d'Air Canada Express^{MD} ont transporté près de 45 millions de passagers et offert des services passagers directs pour plus de 200 destinations sur six continents. Elle compte parmi les 20 plus importantes sociétés aériennes à l'échelle mondiale. 2017 représente une autre année de croissance durant laquelle nous ajoutons de nouvelles liaisons et atteignons des nombres records de passagers.

Pour soutenir ses activités, Air Canada emploie actuellement 30 000 personnes. En raison de cette croissance importante, 3 000 de ces employés ont été embauchés au cours des trois dernières années. Air Canada, dont le siège social est à Montréal, exploite quatre plaques tournantes : l'aéroport Pearson de Toronto, la principale plaque tournante internationale, Vancouver, une plaque tournante de choix pour l'Asie-Pacifique, Montréal, une plaque tournante pour les marchés francophones et internationaux et Calgary. Nous proposons ainsi à nos clients un accès inégalé aux voyages d'agrément et d'affaires dans le monde entier.

Croissance d'Air Canada

Air Canada fait le tour du monde et poursuit son expansion en annonçant de nouvelles destinations qui seront inaugurées en 2017 et 2018 :

- Toronto–Mumbai/Berlin/Reykjavik/San Antonio/Memphis/Savannah
- Montréal–Alger/Marseille/Shanghai/Reykjavik/Tel Aviv/Tokyo
- Vancouver–Taipei/Nagoya/Londres Gatwick/Francfort/Melbourne (notre troisième ville australienne) Les vols à destination du Belize et de Saint-Vincent-et-les Grenadines seront lancés en décembre.

En 2016, Air Canada a établi 28 nouvelles liaisons, dont 15 liaisons internationales :

- Toronto–Séoul/Londres Gatwick/Prague/Budapest/Glasgow/Varsovie/Port of Spain
- Vancouver–Brisbane/Dublin/Delhi
- Montréal–Lyon/Casablanca/San José (Costa Rica)/Porto Rico/Puerto Vallarta

Grâce à son vaste réseau mondial, Air Canada fournit des services passagers réguliers directs sur **64** aéroports au Canada, **57** aux États-Unis et **91** en Europe, en Afrique, au Moyen-Orient, en Asie, en Australie, dans les Antilles, au Mexique, en Amérique centrale et en Amérique du Sud. Air Canada, Air Canada Rouge et les partenaires commerciaux régionaux d'Air Canada Express exploitent en moyenne quelque **1 580** vols réguliers par jour. Avec ses partenaires commerciaux du réseau Star Alliance^{MD}, Air Canada met à la portée de sa clientèle 1 300 aéroports dans 190 pays, et offre des privilèges réciproques aux voyageurs assidus de statut supérieur.

Objectifs d'Air Canada

Dans le cadre de nos nouveaux objectifs, nous avons davantage mis l'accent sur le service clientèle, et nous sommes fiers de la façon dont nos employés ont réagi, ainsi que de la reconnaissance reçue de la part de l'industrie et de nos passagers. Nous sommes le seul transporteur nord-américain de réseau d'envergure internationale à obtenir le classement quatre étoiles de la firme de recherche indépendante Skytrax du Royaume-Uni. De plus, nous avons été de nouveau élu meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord par les lecteurs du magazine *Global Traveler*. À l'extérieur de l'Amérique du Nord, les lecteurs du magazine *Premier Traveler* ont élu Air Canada meilleur transporteur aérien international en Amérique du Nord. Nous avons également remporté les prix de meilleurs agents de bord en Amérique du Nord, de meilleur transporteur aérien en Amérique du Nord pour le service en classe affaires, et de meilleur site Web de transporteur aérien, qui prouvent que nous avons bien fait d'accorder notre attention au service clientèle.

Dans le présent document, nous nous concentrons sur les principaux aspects du projet de loi C-49, qui vise notre industrie tant d'un point de vue commercial qu'au niveau des droits des passagers. Même si Air Canada appuie de façon générale le projet de loi, nous avons cerné certaines préoccupations qui peuvent être facilement prises en compte, et avons proposé des recommandations qui permettraient d'y répondre. Pour ce qui est des droits des passagers, le projet de loi ne traite pas de certains détails importants, mandatant l'Office des transports du Canada (OTC) pour les définir à l'étape de la réglementation. Par conséquent, sur ce point, nous nous contentons de décrire les préoccupations et les pièges que le gouvernement et l'OTC doivent éviter afin de protéger l'intégrité du secteur et d'améliorer l'expérience générale des voyageurs.

1. Coentreprises

Dans le contexte de la libéralisation de l'industrie de l'aviation, les coentreprises formées par des transporteurs internationaux bénéficiant d'une immunité des dispositions antitrust sont devenues de plus en plus courantes au cours des deux dernières décennies. Ces coentreprises « immunisées » permettent une collaboration accrue entre les transporteurs pour que ceux-ci offrent des avantages de voyage sans tracas aux passagers, se rapprochant, d'une certaine façon, de ce qu'une fusion de deux entreprises pourrait faire (étant donné que les fusions transnationales entre les sociétés aériennes internationales ne sont pas possibles en raison des restrictions à la propriété étrangère applicable à l'échelle internationale). C'est pourquoi la coopération entre les sociétés aériennes par l'intermédiaire des coentreprises est devenue de plus en plus courante. Il s'agit d'un moyen efficace d'intégration et de déblocage des synergies entre les transporteurs afin d'améliorer les options de voyage et la commodité pour les passagers, d'optimiser les horaires et de réduire les coûts.

L'importance et les avantages de ces coentreprises ne sauraient être surestimés: grâce à elles, les sociétés aériennes réalisent des économies d'échelle sur les liaisons internationales ce qui leur permet de réduire les coûts. Les transporteurs fournissent ainsi aux consommateurs un accès accru aux vols, un plus grand nombre de places, de destinations et d'itinéraires, de meilleures correspondances, un service amélioré et des tarifs plus concurrentiels. L'intégration de la planification, de la tarification et des ventes des partenaires commerciaux des coentreprises permet d'accroître la capacité des transporteurs

à rivaliser avec d'autres sociétés aériennes et alliances, ce qui profite, en retour, aux consommateurs.

Selon L.E.K. Consulting, une société-conseils internationale qui a de l'expertise en aviation, les coentreprises assuraient 30 % de l'ensemble des vols long-courriers à l'échelle mondiale en 2013, par rapport à 9 % il y a dix ans, et ce taux devrait atteindre 45 % d'ici 2023.¹ Les marchés transatlantiques ayant acquis une certaine maturité, cette croissance importante viendra probablement de la collaboration accrue entre les marchés développés et en développement.

À la lumière de cette tendance croissante, la capacité des sociétés aériennes canadiennes à compétitionner à l'échelle mondiale et à desservir efficacement le marché canadien dépendra de leur capacité à former des coentreprises internationales. Pour un transporteur exploitant un réseau mondial, la croissance interne ne suffit pas. Malgré la croissance absolue d'Air Canada (hausse de 45 % exprimée en sièges-milles offerts [SMO] entre 2000 et 2016), sa taille relative a diminué au cours des vingt dernières années. En effet, à la fin des années 1990, elle occupait le 10^e rang mondial (d'après les SMO), alors qu'elle figure aujourd'hui parmi les 20 plus grands transporteurs aériens. Étant donné la petite taille du marché canadien dans un contexte mondial, la croissance future des sociétés aériennes canadiennes et leur capacité à desservir efficacement le marché canadien dépendront de plus en plus de leur capacité à être concurrentiels sur les liaisons internationales, et à exploiter des sources de trafic supplémentaires au sein des grands marchés étrangers comme les États-Unis, la Chine ou l'Europe. Les coentreprises internationales donnent les moyens de puiser à ces sources nécessaires pour favoriser la croissance de nouveaux services internationaux efficaces et pratiques. Si les transporteurs canadiens ne sont pas en mesure de participer à la croissance que procurent les coentreprises internationales, le Canada risque de perdre du terrain en ce qui a trait au développement de son infrastructure de transport aérien international, étant donné que les transporteurs d'autres pays favorisent et établissent des correspondances et des liaisons axées sur les plaques tournantes d'autres marchés.

La mise en œuvre de coentreprises internationales par les sociétés aériennes requiert des ressources considérables et un engagement financier substantiel. Comme les marges bénéficiaires demeurent faibles, et étant donné les fortes exigences liées aux dépenses d'immobilisations, une extrême vigilance et un degré de confiance prudent sont nécessaires avant de faire des investissements si importants.

Pour l'examen des coentreprises, il n'existe actuellement aucun régime législatif prenant en compte l'intérêt public général et les objectifs en matière de politiques associés aux avantages d'une infrastructure de transport aérien international bien développée, comparativement aux objectifs plus généraux des lois sur la concurrence. Les sociétés aériennes canadiennes passent à côté d'occasions de croissance clés par l'établissement des coentreprises à l'échelle internationale, occasions dont profitent les autres transporteurs étrangers, et ce, en raison de l'état du régime législatif actuel relatif à l'examen des coentreprises. Le fait d'avoir un régime qui favorise l'intérêt public et la politique de transport adoptée par le gouvernement canadien permettra d'offrir une plus vaste gamme

¹ *Reaching New Heights Together: How Airlines Can Maximize the Value of Joint Ventures*, L.E.K. Consulting, Insights@Work (2014)

de privilèges aux voyageurs et d'occasions aux sociétés aériennes, tout en donnant un cadre réglementaire davantage en accord avec les objectifs de la politique gouvernementale en matière de croissance, et le rôle du Canada à l'international. Les sociétés aériennes développent des plaques tournantes et des « super autoroutes aériennes internationales » qui favorisent le commerce, l'immigration, le tourisme et l'innovation, tous des éléments faisant partie de la compétitivité internationale du Canada.

Compte tenu de ce qui précède, Air Canada soutient les modifications proposées à la *Loi sur les transports au Canada* qui permettraient d'établir un processus d'examen des dispositions concernant au moins deux transporteurs en tenant compte des considérations plus générales relatives à l'intérêt public.

Même si le régime proposé représente un pas important dans la bonne direction, nous sommes d'avis que des modifications doivent être apportées pour maximiser son incidence et bénéficier pleinement des avantages potentiels.

Examen de l'entente (article 53.77)

Nous sommes d'accord avec la nécessité de mettre en place un mécanisme d'examen de l'autorisation accordée concernant toute entente entre transporteurs. Toutefois, les coentreprises sont souvent des ententes complexes qui prennent du temps à atteindre leur maturité et à mettre en œuvre entièrement. Elles nécessitent souvent des engagements importants en terme de temps, d'argent et en technologie. Les investissements requis peuvent se chiffrer dans les dizaines de millions de dollars, voire les centaines de millions. Par conséquent, en fonction de la portée de l'entente et du caractère saisonnier de notre industrie, il faut parfois plusieurs années pour réaliser pleinement l'incidence des coentreprises et évaluer leur contribution à la croissance de l'infrastructure de transport. Dans d'autres pays², l'exemption de l'application de la législation antitrust accordée pour ces ententes est en général de cinq à dix ans, ce qui offre un degré de confiance suffisant pour encourager les transporteurs partenaires à conclure ces ententes au départ.

De plus, les coentreprises ne peuvent pas être mises en œuvre du jour au lendemain, à la suite de l'autorisation. L'autorisation est ce qui permet aux parties de commencer à échanger des renseignements essentiels, première étape de la création de la structure et de l'organisation de la coentreprise. À la suite de l'autorisation, plusieurs mois peuvent s'écouler avant que les parties soient en mesure de mettre en œuvre la coentreprise.

D'après cette expérience, nous sommes d'avis qu'une période d'*au moins* trois ans au lieu de deux est nécessaire, et que cette période doit débuter au moment de la *mise en œuvre* de la coentreprise, et non pas à l'obtention de l'autorisation.

Délai suffisant pour répondre aux préoccupations (article 53.79[2])

Afin d'offrir le degré de confiance qui encourage l'investissement, une fois qu'un avis est reçu du ministre pour indiquer que la coentreprise soulève des préoccupations concernant l'intérêt public et la concurrence, un délai suffisant doit être accordé pour que les parties

² Par exemple aux États-Unis ou dans les pays de l'Union Européenne

répondent à ces préoccupations et examinent les conditions de l'autorisation. En effet, s'il n'est pas possible de parvenir à une entente, la dissolution d'une relation de coentreprise est un processus complexe qui nécessite le redéploiement de précieux actifs à l'échelle mondiale. Ainsi, une période d'*au moins* un an conviendrait.

Régime de sanctions raisonnables (article 53.83)

La formulation proposée laisse entendre que l'emprisonnement pourrait être une conséquence d'un non-respect même involontaire des modalités. Une conséquence pénale aussi forte pourrait constituer un obstacle important à l'utilisation du régime (dissuadant surtout les transporteurs étrangers d'établir des partenariats avec les transporteurs canadiens), et rendre virtuellement impossible la mise en œuvre de co-entreprises.

Pour une infraction similaire concernant de telles ententes commerciales de bonne foi entre des sociétés aériennes, l'emprisonnement n'est ni une conséquence dans les autres pays ni une conséquence fréquente pour une affaire au civil. Il semblerait plus approprié que le risque d'emprisonnement soit limité à l'article 53.72, selon lequel l'avis de ne pas conclure d'entente sans avoir obtenu l'autorisation du ministre est suffisamment clair pour que les parties comprennent parfaitement le risque potentiel, et qu'elles pourraient donc ne pas agir de bonne foi. On recommande aussi l'ajout d'un avis préalable avant l'imposition de sanctions.

2. Propriété étrangère

Air Canada soutient une augmentation des limites de propriété étrangère jusqu'à 49 % pour toutes les sociétés aériennes canadiennes. Cette hausse faciliterait l'accès aux investisseurs et aux marchés financiers internationaux. Elle permettrait aussi aux investisseurs canadiens d'avoir davantage de liquidités pour les investissements qu'ils effectuent dans les transporteurs aériens canadiens. Il aurait été préférable que cette mesure soit accompagnée de mesures réciproques permettant aux Canadiens d'acquérir 49% des transporteurs dans d'autres pays, tels les États-Unis.

Nous croyons toutefois que des changements devraient être apportés à la définition de « Canadien » dans le projet de loi C-49 afin de garantir l'atteinte des objectifs en matière de politiques qui sont à la base des nouvelles règles de propriété étrangère, en :

- i) s'assurant que les non-Canadiens ne se voient pas donner, par inadvertance, une influence indue;
- ii) clarifiant les dispositions afin de s'assurer que les non-Canadiens ne peuvent pas acquérir un plus grand contrôle de façon indirecte;
- iii) s'assurant que les sociétés aériennes canadiennes peuvent rapidement et efficacement mettre en œuvre les modifications apportées aux règles de propriété étrangère.

(i) Imposition d'un plafond pour la propriété étrangère afin d'empêcher toute influence indue de non-Canadiens

En plus de faire passer de 25 % à 49 % le pourcentage des actions avec droit de vote pouvant être détenues par des non-Canadiens, le projet de loi C-49 prévoit deux catégories supplémentaires de non-Canadiens (ci-après nommés « un non-Canadien » et « une ou plusieurs sociétés aériennes non canadiennes ») qui ne peuvent pas détenir plus de 25 % des actions avec droit de vote.

Pour se conformer à la définition actuelle de « Canadien » dans la LTC, toutes les sociétés aériennes canadiennes cotées en bourse ont adopté une structure du capital double avec des actions à droit de vote détenues par des Canadiens, et des actions à droit de vote variable détenues par des non-Canadiens. Actuellement, les droits de vote attachés aux actions détenues par des non-Canadiens sont automatiquement réduits au prorata de 25 %, ou à un pourcentage plus élevé qui peut être approuvé selon un règlement établi par le gouverneur en conseil (comme le prévoit la définition actuelle de « Canadien » de la LTC).

Les deux catégories d'actions adoptées par les sociétés aériennes canadiennes découlent des concepts du droit des sociétés selon lesquels les actions d'une seule catégorie devraient comporter des droits égaux. Par conséquent, à moins de dispositions contraires d'une autorité législative précise, le calcul au prorata des actions à droit de vote de non-Canadiens pourrait ne pas être obtenu conformément au droit des sociétés si ces actions sont dans la même catégorie que celles des Canadiens.

La création de deux catégories distinctes supplémentaires, prévues par le projet de loi C-49, pourrait entraîner des situations où les actions de ces deux catégories supplémentaires seraient assorties d'un droit de vote en tant que catégorie, et donc d'un droit de veto dans certains cas, ce qui compromettrait l'objectif des restrictions en donnant au nombre limité de détenteurs d'actions de ces catégories de non-Canadiens une influence indue, et aurait une incidence sur des questions importantes. Les complications relatives à l'administration de la structure du capital (comptant maintenant quatre catégories) et aux difficultés de compréhension des investisseurs seraient également considérables et comporteraient un risque de rendre les transporteurs canadiens *moins* intéressants pour les investisseurs.

En réponse à cette préoccupation, nous proposons d'ajouter un plafond pour la propriété étrangère afin de préciser que les sociétés aériennes peuvent limiter à 25 % le nombre d'actions émises et en circulation qui peuvent être détenues par un non-Canadien, ou par une ou plusieurs sociétés aériennes non canadiennes (en plus du plafond de vote actuellement prévu par le projet de loi C-49). Cela permettrait d'éviter la création de deux catégories d'actions supplémentaires (qui devraient faire varier le calcul au prorata d'actions à droit de vote parmi trois types d'actionnaires non canadiens, puisque toutes les actions d'une seule catégorie doivent comporter des droits égaux), et de ne pas donner un droit de veto à un non-Canadien sur des changements importants (ce qui serait contraire à l'objectif en matière de politiques recherché par les restrictions).

Cette proposition de restriction supplémentaire pour la propriété étrangère permettrait d'imposer des « restrictions » (telles qu'elles sont définies dans la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* [LCSA]) concernant les actions à droit de vote variable en vertu de l'article 174 de la LCSA qui pourraient alors (i) exiger que des actionnaires divulguent s'ils sont des non-Canadiens ou des sociétés aériennes non canadiennes, individuellement ou avec des personnes du même groupe, (ii) empêcher tout non-Canadien, ou une ou plusieurs sociétés aériennes non canadiennes, de détenir plus de 25 % des actions émises ou en circulation (ce qui ne représenterait jamais plus de 25 % des actions à droit de vote puisqu'aucune action ne confère plus d'une voix), et (iii) permettre à la société aérienne de forcer la vente d'actions détenues en contravention de telles exigences, et d'interdire l'exercice des droits de vote rattachés aux actions. Cela favoriserait aussi l'objectif en matière de politiques que vise le projet de loi C-49.

(ii) Clarification de « personnes du même groupe » et de détentions directes ou indirectes

L'expression « individuellement ou avec des personnes du même groupe » contenue dans la définition de « Canadien » du projet de loi C-49 ne fait pas clairement référence à un concept juridique reconnu, et pourrait créer des problèmes d'interprétation quant à savoir si cela ne fait référence qu'aux groupes contrôlés, ou si cela comprend aussi d'autres entités ou ententes. Si ce n'est pas interprété comme ne comprenant pas d'autres entités ou ententes, les non-Canadiens pourraient structurer leur régime de propriété en vue d'acquérir un plus grand contrôle d'une société aérienne canadienne que ce qui serait autrement permis.

En outre, la limite imposée à une société aérienne non canadienne en vertu du projet de loi C-49 ne fait pas référence aux actions à droit de vote détenues « directement ou indirectement ». Cela peut permettre aux sociétés aériennes non canadiennes d'adopter des régimes de propriété indirects qui contourneraient la restriction.

En plus d'ajouter les expressions « directement ou indirectement » dans la limite du projet de loi C-49 imposée à une société aérienne non canadienne, nous proposons aussi d'ajouter le concept « d'avec toute personne agissant de concert », un concept juridique reconnu en vertu des lois sur les valeurs mobilières des provinces canadiennes. Par exemple, la formulation « individuellement, avec une personne du même groupe ou tout autre personne agissant de concert » serait suffisamment vaste pour inclure les sociétés affiliées contrôlées, et comprendrait aussi d'autres ententes en vertu desquelles les parties agissent de concert sans affiliation formelle. Ces changements aideraient par conséquent à s'assurer que les non-Canadiens ne peuvent pas acquérir un plus grand contrôle de façon détournée d'une société aérienne canadienne que ce qui serait autrement permis.

(iii) Modification des statuts constitutifs et des droits à la dissidence connexes

Comme il a été mentionné ci-dessus, toutes les sociétés aériennes canadiennes cotées en bourse ont adopté des libellés dans leurs statuts visant à permettre les augmentations du maximum d'actions à droit de vote pouvant être détenues par des non-Canadiens, pourvu que de telles augmentations soient apportées par règlement

(comme la LTC le prévoit actuellement). La modification des statuts des sociétés aériennes cotées en bourse, visant à tenir compte de la nouvelle définition de « Canadien » prévue dans une loi (plutôt qu'un règlement) et à intégrer des « contraintes légales » susmentionnées aux catégories « non-Canadien » et « une ou plusieurs sociétés aériennes non canadiennes », exigerait l'adoption d'une résolution spéciale à 66 2/3 % des voix exprimées par tous les actionnaires. Cela pourrait vraisemblablement exiger l'adoption d'une résolution à 66 2/3 % des voix exprimées par les détenteurs de la catégorie d'actions à droit de vote variable, votant à titre de catégorie distincte (en vertu de l'article 176 de la LCSA).

Puisque les statuts adoptés par des sociétés aériennes canadiennes cotées en bourse prévoient déjà la hausse du seuil de la propriété étrangère par règlement (et que cela a été approuvé auparavant par les actionnaires), il serait opportun que le projet de loi C-49 confirme que les sociétés aériennes cotées en bourse ayant adopté une structure de vote à deux paliers pour se conformer à la définition de « Canadien » devraient être autorisées à modifier de tels statuts sans l'approbation des actionnaires. Comme les actionnaires s'attendent à ce qu'une hausse permise des niveaux de propriété non canadienne soit automatiquement mise en œuvre par le libellé des statuts sans autre approbation ou droits à la dissidence des actionnaires, l'utilisation subséquente de modifications plus élaborées de la définition de « Canadien » ne devrait pas permettre aux actionnaires non canadiens d'exercer de droits à la dissidence exigeant que l'entreprise rachète ses actions à droit de vote variable à la juste valeur. Ils ne devraient pas non plus être autorisés à utiliser la menace d'exercer ces droits pour obtenir un pouvoir de négociation avec les sociétés aériennes canadiennes.

3. Régime de droits des passagers

Comme nous nous concentrons sur l'amélioration du service à la clientèle, Air Canada accueille favorablement l'intention du gouvernement d'établir un régime de droits des passagers qui est clair, cohérent, transparent et équitable pour les passagers et les transporteurs aériens à l'échelle de l'industrie. Pendant trop longtemps, les Canadiens et les passagers voyageant par avion au Canada ont été indemnisés selon des modalités différentes qui dépendaient de la société aérienne avec laquelle ils voyageaient. Le cadre actuel qui évalue les transporteurs selon une approche restrictive fondée sur les plaintes donne lieu à une situation où différentes sociétés aériennes appliquent des règles distinctes, ce qui finit par causer une certaine confusion chez les passagers. Air Canada a été heureuse de participer à des consultations avec Transports Canada et l'Office des transports du Canada en vue de commencer à simplifier l'environnement actuel pour améliorer l'expérience de voyage globale des clients.

Priorité d'Air Canada sur le service clientèle

Air Canada est fière d'avoir toujours figuré parmi les chefs de file de l'industrie du transport aérien en matière de dédommagement des passagers lorsque des situations fâcheuses surviennent, comme cela se produit parfois en raison de la complexité de l'environnement d'exploitation dans lequel nous menons nos activités. En effet, en 2009, Air Canada faisait partie d'un groupe de sociétés aériennes canadiennes qui a aidé à élaborer les *Droits des*

voyageurs aériens au Canada, un code de conduite volontaire pour les lignes aériennes en matière de service à la clientèle. Nous étions non seulement parmi ceux qui ont aidé à élaborer le programme, mais aussi parmi les premiers à nous imposer ces normes. Plus récemment, nous avons remanié et simplifié notre propre **plan de service clientèle**, puis nous l'avons mis à la disposition de nos passagers sur notre site Web afin qu'ils puissent facilement trouver une solution en cas de circonstances imprévues. Nous avons également modernisé différents aspects de notre Plan de service clientèle afin de nous assurer que nous traitons nos passagers correctement lorsque les choses ne se déroulent pas toujours comme prévu.

En plus de notre plan de service clientèle remanié, notre programme actuel de renouvellement du parc aérien de 10 G\$ nous a donné l'occasion d'améliorer de nombreux autres aspects de l'expérience de service clientèle afin d'éviter les expériences négatives, et bien plus encore.

Amélioration du parc aérien

- En ce qui a trait aux appareils, notre nouveau parc aérien sera en grande partie constitué de 777 et de 787 Dreamliner de Boeing ultramodernes, puis les nouveaux 737 MAX de Boeing arriveront en 2017, et les avions à réaction C Series de Bombardier en 2019. Ces appareils seront dotés d'une foule de caractéristiques conviviales, notamment :
 - le réaménagement des cabines dans tous les gros-porteurs, avec l'introduction des premiers fauteuils-lits en Classe affaires et la première cabine de classe économique supérieure distincte en Amérique du Nord;
 - une connexion Wi-Fi en vol à l'échelle du parc aérien en Amérique du Nord en complément du système de divertissements à bord intégré au dossier d'Air Canada qui propose des centaines d'heures de contenu audiovisuel gratuit, y compris du contenu original canadien anglophone et francophone.

Interactions améliorées avec les clients

Nous investissons également dans un nouveau programme de formation sur le service clientèle à l'intention des employés à l'échelle de la Société :

- De nouveaux programmes ont été lancés pour nos employés de première ligne du Service en vol, des Aéroports, des Bagages et du Centre de services.
- Nous avons élargi les programmes de formation linguistiques. Aujourd'hui, environ 80 langues sont parlées par le personnel d'Air Canada, et en plus du français et de l'anglais, nous proposons des services en espagnol, en mandarin, en cantonais, en coréen et en japonais par l'intermédiaire de nos centres téléphoniques. Dans nos installations à l'extérieur de l'Amérique du Nord, nous offrons des services en portugais, en espagnol, en allemand, en italien, en hébreu, en mandarin, en cantonais et en japonais.

En outre, nous améliorons tous les aspects des interactions avec les clients sur le plan technologique :

- Des innovations technologiques pour faciliter nos interactions avec les clients, y compris un nouveau site Web compatible avec tous les types d'appareils pour une expérience

uniforme, des améliorations continues de la technologie mobile et des investissements dans l'intelligence artificielle, sont en cours d'élaboration afin d'améliorer notre gestion des compétences et de l'information axées sur le client.

Politiques conviviales

En réagissant aux situations qui surviennent et en écoutant nos clients, nous avons aussi adopté une approche proactive dans d'autres domaines du service clientèle qui a été bien accueillie par nos passagers, notamment :

- l'attribution sans frais de places à proximité pour les familles, et des processus pour s'assurer que les membres d'une famille sont assis ensemble;
- des politiques novatrices pour les musiciens, comme une réduction de 50 % sur une deuxième place pour les instruments dont la valeur est trop élevée pour être transportés dans nos soutes, et l'embarquement prioritaire pour les musiciens et leurs instruments afin qu'ils puissent les ranger en toute sécurité dans les coffres supérieurs. En fait, cette politique a valu à Air Canada d'être reconnue par la Fédération Internationale des Musiciens (FIM), représentant les musiciens professionnels et leurs syndicats dans plus de 60 pays, qui lui a remis le tout premier prix *FIM Airline of Choice*.

Améliorations recommandées du projet de loi C-49

Même si Air Canada appuie l'initiative du gouvernement visant à améliorer l'expérience des personnes qui voyagent au Canada par l'intermédiaire du projet de loi C-49, nous appelons aussi à la prudence. Nous avons pris conscience de répercussions inattendues dans d'autres pays où des régimes semblables ont été adoptés. Par exemple, nous avons constaté une augmentation des coûts et une diminution des économies pour les voyageurs en raison de la perte de souplesse des transporteurs, des dommages-intérêts élevés réclamés aux transporteurs pour des événements indépendants de leur volonté et des conditions de concurrence faussées entre les transporteurs exerçant leurs activités en vertu de différents régimes dans des pays voisins, ou à l'intérieur du même pays.

Dans cette optique, Air Canada est d'avis que le gouvernement devrait envisager d'apporter au projet de loi certaines modifications mineures, mais importantes, qui permettraient de maintenir la compétitivité canadienne sur le marché international compte tenu de notre proximité avec les transporteurs aux États-Unis et le long de la frontière canado-américaine, de satisfaire les attentes des passagers à l'égard d'une industrie de l'aviation moderne et de créer des conditions équitables pour toutes les sociétés aériennes.

(i) Double indemnisation (article 67.4[2])

Dans sa forme actuelle, le projet de loi C-49 permet aux passagers de demander une indemnité pour un même événement à la fois dans le pays d'origine et le pays de destination. Ce scénario pourrait survenir en raison de l'application du régime de droits des passagers canadiens pour les vols à destination du Canada, et en raison du fait que ce régime ne se limite pas aux transporteurs exploitants. Dans sa forme actuelle, le projet de loi pourrait entraîner ce qu'il est convenu d'appeler une double indemnisation.

Air Canada propose que le régime s'applique seulement aux vols en provenance du Canada, et non aux vols à destination du Canada, pour tous les transporteurs. Cette précision pourrait résoudre le problème lié à l'application extraterritoriale du droit canadien, ainsi que d'éventuelles situations de conflits de droit à l'étranger ou problèmes liés à un double recours, puisque la vaste majorité des régimes de droits des passagers étrangers s'appliquent seulement au pays de départ.

Les restrictions figurant actuellement dans le projet de loi devraient aussi être clarifiées et, pour ce faire, nous proposons des projets d'amendement. La formulation « même événement », dans l'industrie complexe du transport aérien, pourrait créer une ambiguïté, semer la confusion et conduire au versement d'une double indemnité.

Par exemple, on ne sait pas si un retard au départ entraînant un retard à l'arrivée est considéré comme un seul événement ou comme deux événements distincts pour lesquels un passager pourrait être indemnisé en vertu de deux régimes différents. Par exemple, le droit de l'Union européenne prévoit, à juste titre, une indemnisation à l'arrivée à la destination finale, qui est le seul moment où une réparation des dommages peut être accordée. En fait, un retard au départ peut être réduit au minimum grâce à des durées de vol plus courtes, ou en empruntant d'autres itinéraires.

Par ailleurs, il faut aussi préciser que le régime s'applique seulement au transporteur exploitant (dans le cas d'une exploitation à code multiple ou d'autres types d'ententes) par souci de cohérence avec d'autres régimes à l'échelle mondiale.

Il est important que le Canada s'inspire des meilleures pratiques qui sont mises en œuvre partout dans le monde, y compris aux États-Unis et au sein de l'Union européenne, et qu'il tire profit de leur expérience. Rater cette occasion d'harmoniser les pratiques au Canada en s'inspirant des dispositions prévues dans d'autres régimes ailleurs dans le monde reviendrait à désavantager les sociétés aériennes canadiennes par rapport aux sociétés aériennes internationales sans offrir de protection supplémentaire aux passagers. Concrètement, une incohérence sur ce plan pourrait être source de confusion pour les passagers et nous priverait des avantages en matière de clarté et de certitude que peut offrir un régime bien conçu de droits des passagers.

(ii) *Responsabilité en matière de bagages (article 86.11[1][c])*

Le personnel d'Air Canada gère des millions de bagages chaque jour, et malgré les investissements importants effectués pour former les employés et utiliser des technologies conçues pour faciliter le processus, des bagages sont parfois livrés en retard ou endommagés au cours du transport. Lorsque de tels incidents se produisent, Air Canada croit que les sociétés aériennes devraient être tenues responsables et que les passagers devraient avoir droit à une indemnité équivalente, quel que soit le transporteur choisi.

Pour les vols intérieurs, Air Canada croit que le gouvernement devrait fixer une limite minimale de responsabilité pour les bagages perdus, retardés ou endommagés, et recommande des modifications à apporter au projet de loi.

À l'étranger, les passagers sont déjà protégés de la même façon. Les systèmes de la Convention de Montréal et de la Convention de Varsovie, intégrés au Canada par la *Loi sur le transport aérien*, prévoient déjà ce cadre juridique d'indemnisation pour le transport international.

Le Canada dérogerait à ses obligations internationales en vertu de ces conventions s'il ne respectait pas les limites qui y sont établies en ce qui a trait aux voyages internationaux. Air Canada recommande que les limites prescrites s'appliquent seulement aux vols intérieurs (comme aux États-Unis; voir la norme 14 CFR, partie 254.4).

(iii) Clarification de la portée (articles 67.3 et 67.4[1])

Lorsqu'une indemnité pour dommage doit être versée à des passagers, il est important que seules les personnes directement touchées par l'incident aient droit à une indemnisation. Le projet de loi devrait donc faire preuve de précision afin d'éviter toute mauvaise interprétation qui ne serait pas compatible avec l'intention du législateur.

Par ailleurs, la décision d'offrir l'indemnité à d'autres passagers du même vol ne doit pas être arbitraire. Elle devrait tenir compte de la situation particulière de chaque passager. Les passagers ne sont pas tous touchés de la même façon par un même événement. Par exemple, les passagers qui prennent comme prévu leur vol de correspondance subséquent pourraient ne pas être touchés du tout.

(iv) Projets d'amendements ultérieurs (article 86.11[2])

Puisque les besoins des passagers et les exigences liées au transport aérien continuent d'évoluer, les lois réglementant l'industrie devraient suivre la même tendance. Air Canada croit qu'il faut revoir et adapter la déclaration des droits des passagers, au besoin, lorsque tous les intervenants concernés participent au processus et sont d'accord avec le principe de proposer des modifications réglementaires ultérieures.

Compte tenu de la forme actuelle du projet de loi, Air Canada exprime toutefois sa préoccupation quant aux pouvoirs conférés à l'Office des transports du Canada autorisant celui-ci à élaborer de nouvelles règles sans avoir à passer par un processus consultatif qui permet souvent d'élucider des questions (notamment des problèmes opérationnels complexes) et favorise l'intégrité de l'objectif que l'on cherche à atteindre.

Nous recommandons donc de supprimer cet alinéa ou de fournir davantage de précisions dans le cadre des consultations avec les intervenants, au cours du processus réglementaire à venir.

4. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et le recouvrement des coûts

Le Canada doit soutenir la croissance de l'industrie du transport aérien

Une bonne partie des perspectives de croissance des transporteurs canadiens dépend de leur capacité à attirer des passagers provenant de l'étranger (principalement ceux en provenance des États-Unis ou à destination de ce pays) qui prendront des correspondances en passant par les plaques tournantes canadiennes et auront recours aux services d'un transporteur canadien pour se rendre à leur destination finale. Ainsi, des politiques et des processus appropriés doivent être mis en place pour s'assurer que les plaques tournantes au Canada sont compétitives à l'échelle mondiale. En effet, le temps de vol total et la possibilité d'effectuer des correspondances facilement sont des facteurs clés lorsque les passagers choisissent leur itinéraire de vol et leur transporteur aérien.

À cet égard, les organismes gouvernementaux doivent soutenir la croissance des transporteurs aériens canadiens – en fournissant les ressources appropriées – afin de contribuer à leur réussite. Malheureusement, le modèle actuel dans lequel l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) opère ne tient pas compte de cette nécessité.

L'approche de recouvrement des coûts pourrait nuire à la croissance

Malgré la croissance sans précédent du trafic passagers (et l'augmentation correspondante des droits pour la sécurité des passagers du transport aérien [DSPTA] perçus), le budget de l'ACSTA est demeuré relativement le même au cours des cinq dernières années. La conséquence directe de cet état de fait, c'est que les temps d'attente sont plus longs, tout spécialement dans les principales plaques tournantes, et qu'ils ne sont pas concurrentiels par rapport à ceux des principales plaques tournantes qui sont situées à l'extérieur du Canada. Ces délais d'attente plus longs risquent de ralentir la croissance des sociétés aériennes canadiennes et de réduire l'efficacité des itinéraires de vols internationaux qui passent par le Canada ou partent d'un aéroport canadien.

Le projet de loi C-49 et l'amendement proposant que l'ACSTA offre de nouveaux services au moyen d'un recouvrement des coûts pourraient ouvrir la voie à un « modèle de l'utilisateur payeur - plus » dans lequel les passagers devraient payer le DSPTA, puis les aéroports devraient payer des frais supplémentaires pour l'amélioration des services. Les frais en question seraient ensuite refilés aux transporteurs, puis finalement aux passagers. Ces changements ne pourraient qu'accroître le coût du transport aérien pour les passagers qui transitent par les aéroports canadiens et nuire encore davantage à la compétitivité de l'industrie canadienne, ralentissant la croissance du nombre de vols internationaux en provenance du Canada ou transitant au pays, et ce, au détriment des consommateurs. De plus, l'efficacité de l'infrastructure de liaisons internationales du Canada a un impact sur ses objectifs de croissance internationale.

L'aspect le plus préoccupant de cet amendement demeure toutefois le précédent qu'il créerait : en effet, il élargirait l'offre de services en faisant payer des frais supplémentaires aux passagers qui paient déjà des frais pour subir un contrôle de sécurité au Canada. Il va

de soi que dans le modèle de l'utilisateur payeur dans lequel les aéroports, les transporteurs et les passagers canadiens évoluent en ce moment, les droits perçus pour le contrôle de sécurité au moyen des DSPTA devraient être retournés au système pour s'assurer que les niveaux de service restent raisonnables même si les volumes de passagers augmentent. Cette logique n'est toutefois pas respectée depuis plusieurs années. Même si elle est financée par ses utilisateurs, l'ACSTA a subi des compressions budgétaires à l'instar des autres ministères fédéraux. Bien que les droits perçus au moyen des DSPTA aient augmentés significativement dans les dernières années, l'ACSTA souffre d'un sous-financement chronique, et elle est incapable de gérer efficacement l'accroissement des volumes de passagers dans les aéroports canadiens.

Même s'il n'est peut-être pas possible de trouver une meilleure solution à l'heure actuelle pour résoudre le problème des longs délais d'attente aux points de contrôle de sécurité, le gouvernement, l'opposition et les membres du comité doivent être conscients du fait que cette combinaison de facteurs pourrait entraîner un accroissement des coûts refilés aux voyageurs dans un système qui a d'abord été conçu pour s'autofinancer au fur et à mesure de son développement.

Conclusion

Air Canada soutient les amendements à la *Loi sur les transports au Canada* qui permettraient d'établir un processus d'examen des dispositions concernant au moins deux transporteurs aériens, en tenant compte des considérations liées à l'intérêt public en général, et propose des modifications mineures, mais importantes qui aideront le régime proposé à atteindre les objectifs.

Air Canada soutient une augmentation des limites de propriété étrangère jusqu'à 49 % pour toutes les sociétés aériennes canadiennes. Cette hausse faciliterait l'accès aux investisseurs et aux marchés financiers internationaux. Elle permettrait aussi aux investisseurs canadiens d'avoir davantage de liquidités pour les investissements qu'ils effectuent dans les transporteurs aériens canadiens.

Nous croyons toutefois que des changements devraient être apportés à la définition du mot « Canadien » dans le projet de loi C-49 afin de garantir l'atteinte des objectifs en matière de politiques en ce qui a trait aux nouvelles règles relatives à la propriété étrangère.

Air Canada soutient aussi l'initiative du gouvernement visant à faire respecter les droits des passagers au Canada. Malheureusement, et depuis trop longtemps, les passagers ne sont pas traités de la même façon et ont droit à différentes indemnités qui varient en fonction de la société aérienne choisie. Puisque nous sommes l'une des sociétés aériennes canadiennes qui ont contribué à la création de l'initiative sur les Droits des voyageurs aériens au Canada, nous savons très bien qu'il est très important de créer un ensemble cohérent de normes et de faire preuve de cohérence lorsque l'on dédommage des passagers afin d'éviter toute confusion, autant pour les passagers que pour les sociétés aériennes.

Les passagers s'attendent à recevoir un service rapide et convivial lorsqu'ils prennent un vol au Canada et nous voulons toujours satisfaire ces attentes. En 2016, Air Canada a transporté près de 45 millions de passagers, et malgré d'importants investissements dans

l'infrastructure, les technologies de l'information, la formation du personnel et l'expérience client globale, des incidents peuvent encore se produire. Air Canada recommande donc au gouvernement de faire preuve de prudence et de parvenir à un juste équilibre avec le projet de loi C-49 afin de ne pas désavantager, sur le plan concurrentiel, le Canada et les sociétés aériennes canadiennes.

Un rapport du Sénat qui a été publié en 2013 et, plus récemment, le rapport de l'honorable David Emerson, *Parcours : Brancher le système de transport du Canada au reste du monde*, ont permis de déterminer que l'industrie canadienne de l'aviation, un élément important du secteur des transports, est un catalyseur économique que le gouvernement doit soutenir afin de favoriser la croissance économique.

Nous croyons qu'avec les modifications mineures, mais importantes que nous avons énoncées dans le présent document, le projet de loi C-49 permettra d'atteindre les résultats escomptés tout en limitant les conséquences inattendues que de nombreuses autres administrations ont dû subir à la suite de la mise en œuvre d'initiatives législatives semblables.

Nous remercions le gouvernement de nous avoir donné l'occasion de faire part de notre point de vue relativement au projet de loi C-49, la *Loi sur la modernisation des transports*, et nous avons hâte de collaborer à la rédaction de la réglementation.

Voici des extraits des dispositions du projet de loi C-49 concernant Air Canada avec les modifications proposées pour votre considération, incorporées dans le texte et mises en évidence, ainsi que les notes en marge associées expliquant la raison des modifications souhaitées.

BILL C-49	PROJET DE LOI C-49
An Act to amend the Canadian Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts	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
FIRST READING, MAY 16, 2017	PREMIÈRE LECTURE LE 16 MAI 2017
MINISTER OF TRANSPORT	MINISTRE DES TRANSPORTS

HOUSE OF COMMONS OF CANADA	CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA
BILL C-49	PROJET DE LOI C-49
<p>An Act to amend the Canadian Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts</p>	<p>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</p>
<p>Her Majesty, by and with the advice and consent of the Senate and House of Commons of Canada, enacts as follows :</p>	<p>Sa Majesté, sur l'avis et avec le consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, édicte:</p>
<p>Short Title</p>	<p>Titre abrégé</p>
<p>Short Title</p>	<p>Titre abrégé</p>
<p>1 This Act may be cited as the <i>Transportation Modernization Act</i> 1996, c.10 Canada Transportation Act</p>	<p>1 <i>Loi sur la modernisation des transports</i> 1996, c.10 Loi sur les transports au Canada</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>14 The Act is amended by adding the following after section 53.6:</p>	<p>14 La même Loi est modifiée par adjonction, après l'article 53.6, de ce qui suit:</p>
<p>Review of Arrangements Involving Two or More Transportation Undertaking Providing Air Services</p>	<p>Examen des ententes entre au moins deux entreprises de transport offrant des services aériens</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>Prohibition 53.72 If a notice has been given under subsection 53.71(1), the proposed arrangement shall not be completed without the Minister's authorization under subsection 53.73(8).</p>	<p>Interdiction 53.72 Lorsqu'un avis a été donné au titre du paragraphe 53.71(1), il est interdit de conclure l'entente visée sans avoir obtenu l'autorisation du ministre du titre du paragraphe 53.73(8).</p>
<p>Review process 53.73(1) The Minister, or a person designated by the Minister, shall examine the proposed arrangement, if it is subject to the review process.</p>	<p>Processus d'examen 53.73 (1) Le ministre ou une personne désignée par lui examine toute entente soumise au processus d'examen.</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>Final decision (8) The Minister shall, within 30 days after the day on which he or she receives a response from the parties under subsection (7), render a final decision. The Minister may, if satisfied that the proposed arrangement is in the public interest, authorize it and specify any terms and conditions relating to the public interest and competition that the Minister considers appropriate.</p>	<p>Décision définitive relative à son autorisation (8) Dans les trente jours suivant la date de réception de la réponse prévue au paragraphe (7), le ministre rend une décision définitive. Il peut, s'il est convaincu que l'entente servirait l'intérêt public, autoriser celle-ci selon les conditions, portant sur les questions d'intérêt public et de concurrence, qu'il estime indiquées.</p>
<p>(...)</p>	<p>(...)</p>
<p>Varying or rescinding terms and conditions</p>	<p>Modification ou annulation des conditions</p>

<p>53.75 On application by any party who is subject to terms and conditions of an authorization, the Minister may, after consulting with the Commissioner of Competition, vary or rescind the terms and conditions. (...)</p>	<p>53.75 Le ministre peut, après avoir consulté le commissaire de la concurrence, modifier ou annuler les conditions de l'autorisation, à la demande de toute partie tenue de s'y conformer. (...)</p>
<p>Concerns regarding authorized arrangement 53.77(1) The Minister may, at any time after the third anniversary of the day on which an arrangement is implemented, notify the parties of any concerns raised by the arrangement with respect to the public interest and competition.</p>	<p>Préoccupations relatives à une entente autorisée 53.77(1) Le ministre peut, en tout temps après le troisième anniversaire de la date où l'entente a été mise en œuvre, aviser les parties des préoccupations d'intérêt public et de concurrence qu'elle soulève.</p>
<p>Measures to address concerns 53.77(2) The parties shall, within 45 days after the day on which they receive the notice under subsection (1), provide a response in writing to the Minister, specifying, among other things, any measures they are prepared to undertake to address those concerns. The parties may propose amendments to the arrangement.</p>	<p>Prise de mesures par les parties 53.77(2) Les parties disposent d'un délai de quarante-cinq jours suivant la date de réception de l'avis prévu au paragraphe (1) pour répondre par écrit au ministre et préciser notamment les mesures qu'elles sont disposées à prendre pour répondre à ces préoccupations. Elles peuvent proposer des modifications à l'entente.</p>
<p>Continuing the authorization 53.77(3) If, after consulting with the Commissioner, the Minister determines that the arrangement is still in the public interest, the authorization is continued subject to any new or amended terms and conditions specified by the Minister to address the concerns referred to in subsection (1) and accepted by the parties.</p>	<p>Maintien de l'autorisation 53.77(3) Si, après avoir consulté le commissaire de la concurrence, le ministre décide que l'entente sert toujours l'intérêt public, l'autorisation est maintenue sous réserve des conditions ou des modifications aux conditions existantes qu'il peut préciser pour répondre aux préoccupations visées au paragraphe (1) et que les parties auront acceptées.</p>
<p>Obligation to comply with terms and conditions 53.78 Every person who is subject to terms and conditions under subsection 53.73(8), section 53.75, paragraph 53.76(a) or subsection 53.77(3) shall comply with them.</p>	<p>Obligation de se conformer aux conditions 53.78 Toute personne assujettie aux conditions visées au paragraphe 53.73(8), à l'article 53.75, à l'alinéa 53.76(a) ou au paragraphe 53.77(3) est tenue de s'y conformer.</p>
<p>Revoking authorization - false or misleading information 53.79(1) The Minister may revoke an authorization at any time if it was granted on the basis of information that is false or misleading in a material respect or if the parties fail to comply with any of the authorization's terms or conditions.</p>	<p>Révocation de l'autorisation - renseignements faux ou trompeurs 53.79(1) Si l'autorisation du ministre a été donnée à la lumière de renseignements qui sont faux ou trompeurs sur un point important ou si les parties omettent de se conformer aux conditions de l'autorisation, celle-ci peut être révoquée par le ministre en tout temps.</p>

Comment [AC1]: C'est un obstacle important à la réalisation des avantages du régime proposé :

- **Premièrement** : Sans une certitude suffisante dès le début et assez de temps pour établir la coentreprise et déterminer ses avantages, il est peu probable que les parties se prévalent du régime proposé et ce dernier pourrait ne pas parvenir à encourager et à générer les investissements nécessaires pour construire l'infrastructure de transport international du Canada, empêchant la réalisation des avantages recherchés par le nouveau régime.

D'après la pratique internationale et notre expérience dans la mise en œuvre de coentreprises dans de nombreux pays étrangers, nous proposons une période plus longue de trois ans à compter de la mise en œuvre comme période d'examen appropriée, qui répondrait à l'objectif du régime proposé.

- **Deuxièmement** : Il faut du temps pour réaliser l'ensemble des avantages d'une coentreprise; par conséquent, le temps écoulé sera insuffisant pour permettre d'effectuer une évaluation significative.

- **Enfin** : Il s'écoule toujours une période assez longue entre l'approbation d'une coentreprise et sa mise en œuvre ou son entrée en vigueur.

• Il faut qu'une coentreprise soit approuvée avant que les parties puissent commencer à échanger des renseignements concurrentiels afin de mettre au point leur entente commerciale et planifier sa mise en œuvre (p. ex., s'entendre sur une date d'entrée en vigueur pour commencer le partage de rentrées, mettre au point le contrat et le modèle de partage de rentrées, déposer tout changement aux options tarifaires, etc.).

• Il faut habituellement plusieurs mois, voire plus longtemps, en fonction de la complexité de l'arrangement, de sa portée, des conditions imposées, du processus d'approbation étranger équivalent, etc. pour que ces étapes finales soient discutées, acceptées et seulement ensuite mises en œuvre. Ces étapes ne peuvent être effectuées tant que la coentreprise n'est pas approuvée, car les parties doivent continuer d'agir en tant que concurrents et ne peuvent pas échanger des renseignements concurrentiels sensibles, ni discuter ou concorder au sujet des éléments sur lesquels elles seraient normalement en concurrence en dehors du cadre d'une coentreprise.

... [1]

Comment [AC2]: Cela vise à prendre en compte deux scénarios : l'un (celui-ci) où les parties acceptent les modifications, et l'autre (paragraphe 53.78(2)), qui peut entraîner une révocation.

<p>Revoking authorization - other grounds</p> <p>(2) The Minister may also revoke the authorization of an arrangement if</p> <p>(a) that arrangement is significantly amended without prior authorization; or</p> <p>(b) At any time after the first anniversary of the day on which the Minister notifies the parties under the subsection 53.77(1), the Minister, after considering any response of the parties to the concerns raised under subsection 53.77(1), is no longer satisfied that the arrangement is in the public interest.</p> <p>Order</p> <p>53.82 If a person contravenes sections 53.72 or 53.78, a superior court may, on application by the Minister, order the person to cease the contravention or do anything that is required to be done, and may make any other order that it considers appropriate, including an order requiring the divestiture of assets. The Minister shall notify the Commissioner of Competition before making an application.</p> <p>Offence - section 53.72 or 53.78</p> <p>53.83(1) Every person who contravenes section 53.72 <u>is guilty of an indictable offence and is liable to imprisonment for a term of not more than five years or to fine of not more than \$10,000,000, or to both.</u></p> <p>(2) Every person who contravenes section 53.78 is guilty of an indictable offence and is liable to a fine of not more than \$10,000,000.</p> <p>(3) If the Minister believes that a person has, contrary to this Act, failed to comply with section 53.72 or 53.78, the Minister shall first send a demand to the person requiring that they immediately, or within any period that may be specified in the demand, cease the contravention, remedy the default or show cause why there is no contravention of the Act.</p> <p>Continuing Offence</p> <p>(4) If an offence under subsection (1) for the contravention of section 53.78 is committed or continued on more than one day, the person who commits it is liable to be convicted for a separate offence for each day on which it is committed or continued.</p> <p>Officers, etc., of corporations</p>	<p>Révocation de l'autorisation - autres motifs</p> <p>(2) Le ministre peut aussi révoquer l'autorisation donnée à l'égard d'une entente dans l'un ou l'autre des cas suivants:</p> <p>(a) l'entente est modifiée de façon importante sans autorisation préalable;</p> <p>(b) À n'importe quel moment suivant le premier anniversaire de l'avis du ministre donné suivant l'article 53.77(1), le ministre n'est plus convaincu, compte tenu de la réponse des parties aux préoccupations visées au paragraphe 53.77(1), que l'entente sert l'intérêt public.</p> <p>Ordonnance</p> <p>53.82 En cas de contravention aux articles 53.72 ou 53.78, toute cour supérieure peut, à la demande du ministre, enjoindre au contrevenant de mettre fin à la contravention ou d'y remédier et rendre toute autre ordonnance qu'elle estime indiquée, notamment pour obliger une personne à se départir d'éléments d'actif. Le ministre avise le commissaire de la concurrence avant de présenter la demande.</p> <p>Infractions - article 53.72 ou 53.78</p> <p>53.83(1) Quiconque contrevient à l'article 53.72 commet un acte criminel passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans et d'une amende maximale de 10 000 000 \$, ou de l'une de ces peines.</p> <p>(2) Quiconque contrevient à l'article 53.78 commet un acte criminel passible d'une amende maximale de 10 000 000\$.</p> <p>(3) Si le Ministre considère qu'une personne a, contrairement à la présente loi, omis de se conformer aux articles 53.72 et 53.78, le ministre doit premièrement envoyer une mise en demeure exigeant de la personne que, sans délai ou dans le délai imparti, elle mette fin à la contravention, elle se conforme à la présente loi ou elle démontre que celle-ci n'a pas été violée</p> <p>Infractions continues</p> <p>(4) Il est compté une infraction distincte pour chacun des jours au cours desquels se commet où se continue l'infraction visée au paragraphe (1) pour une contravention à l'article 53.78.</p> <p>Administrateurs, dirigeants et mandataires</p>
--	---

Comment [AC3]: Cette période donne l'occasion de démontrer si les préoccupations indiquées ont été effectivement traitées de manière adéquate. D'après notre expérience, en fonction de la nature et de l'ampleur des préoccupations soulevées, il faut disposer d'une période suffisante pour les aborder et en discuter.

Si elles ne parviennent pas à une entente, les parties à la coentreprise ont besoin de suffisamment de temps pour planifier les prochaines étapes, telles que dénouer leur intégration liée à la coentreprise.

Comment [AC4]: -L'emprisonnement n'est une conséquence dans aucun autre pays pour une infraction similaire concernant des coentreprises.

-Bien que l'emprisonnement ne soit pas une conséquence courante pour une affaire civile comme celle-ci à tous égards, cela semblerait plus approprié de le restreindre au moins à l'art. 53.72, puisque la décision de ne pas réaliser une entente sans l'approbation du ministre est suffisamment claire (par opposition au respect de modalités et conditions qui peuvent parfois ne pas être claires à tous égards).

-Pour une violation des conditions par inadvertance potentielle, l'emprisonnement semble être une mesure trop draconienne et un risque potentiellement trop important, qui pourrait constituer un obstacle important à l'utilisation du régime (dissuadant notamment les partenaires étrangers).

-L'objectif devrait consister à assurer la conformité et à veiller à ce que la coentreprise offre des avantages publics, et non l'emprisonnement d'employés de bonne foi.

Comment [AC5]: -Un avis préalable est en conformité avec de la législation similaire (e.g. *Loi sur Investissement Canada*)

<p>(5) If a corporation commits an offence under subsection any officer, director or agent or mandatary of the corporation who directed, authorized, assented to, acquiesced in or participated in the commission of the offence is a party to and guilty of the offence and is liable on conviction to the punishment provided for the offence whether or not the corporation has been prosecuted or convicted.</p> <p>(...)</p> <p>15 The definition <i>Canadian</i> in subsection 55(1) of the Act is replaced by the following:</p> <p><i>Canadian</i> means</p> <p>(a) Canadian citizen or a <i>permanent resident</i> as defined in subsection 2(1) of the <i>Immigration and Refugee Protection Act</i>,</p> <p>(b) a government in Canada or an agent or mandatary of such a government, or</p> <p>(c) a corporation or entity that is incorporated or formed under the laws of Canada or a province, that is controlled in fact by Canadians and of which at least 51% of the voting interests are owned and controlled by Canadians and where:</p> <p>(i) no more than (A) 25% of the issued and outstanding shares or other equity securities, which in any event shall not represent more than 25% of the voting interests, or (B) 25% of the voting interests, are owned directly or indirectly by any single non-Canadian, either individually, or together with an affiliate or acting jointly or in concert with another person, and</p> <p>(ii) no more than (A) 25% of the issued and outstanding shares or other equity securities, which in any event shall not represent more than 25% of the voting interests, or (B) 25% of the voting interests, are owned directly or indirectly by one or more non-Canadians authorized to provide an air</p>	<p>(5) En cas de perpétration par une personne morale d'une infraction visée au paragraphe (1), ceux de ses administrateurs, dirigeants ou mandataires qui l'ont ordonnée ou autorisée, ou qui y ont consenti ou participe, sont considérés comme coauteurs de l'infraction et sont passibles, sur déclaration de culpabilité, de la peine prévue pour l'infraction en cause, que la personne morale ait été ou non poursuivie ou déclarée coupable.</p> <p>(...)</p> <p>15 La définition de <i>Canadien</i>, au paragraphe 55(1) de la même loi, est remplacée par ce qui suit:</p> <p><i>Canadien</i></p> <p>(a) Citoyen canadien ou résident permanent au sens du paragraphe 2(1) de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés;</p> <p>(b) toute administration publique du Canada ou ses mandataires;</p> <p>(c) personne morale ou entité constituée ou formée au Canada sous le régime de lois fédérales ou provinciales et contrôlée de fait par des Canadiens et dont au moins cinquante et un pour cent des droits de vote sont détenus et contrôlés par des Canadiens, étant toutefois entendu:</p> <p>(i) qu'au plus (A) vingt-cinq pour cent des actions ou autres titres de participation émis et en circulation, représentant au plus vingt-cinq pourcent des droits de vote, ou (B) vingt-cinq pourcent des droits de vote, peuvent être détenus directement ou indirectement par un non-Canadien, individuellement, avec une personne du même groupe ou avec toute personne agissant de concert.</p> <p>(ii) qu'au plus (A) vingt-cinq pour cent des actions ou autres titres de participation émis et en circulation représentant au plus vingt-cinq pourcent des droits de vote, ou (B) vingt-cinq pour cent des droits de vote, peuvent être détenus directement ou</p>
---	---

- Comment [AC12]:** Nous proposons de remplacer le concept d'« intérêts avec droit de vote » dans la traduction en français par « droits de vote », qui est une traduction plus précise de la notion anglaise de « voting interest ».
- Comment [AC13]:** Voir les commentaires fournis dans la version anglaise pour une explication des modifications proposées ci-dessous.
- Comment [AC6]:** Nécessaire pour éviter de créer des catégories d'actions supplémentaires et de donner ainsi à un non-Canadien un droit de veto d'entreprise sur des changements importants (ce qui serait contraire à l'objectif politique recherché par les restrictions).
- Comment [AC7]:** « Affiliation » n'est pas un concept juridique clair ou établi et il peut ne pas englober toutes les relations d'affiliation; les changements proposés permettraient de mieux atteindre l'objectif des limites de propriété étrangère.
- Comment [AC8]:** Voir le commentaire ci-dessus.
- Comment [AC9]:** L'insertion sert à préciser que les participations directes et indirectes seront incluses dans la détermination du plafond de 25 %. Ceci est nécessaire pour empêcher les participations indirectes de dépasser les limites prescrites et pour s'assurer que les Canadiens gardent le contrôle.

<p>service in any jurisdiction, either individually, or together with an affiliate or acting jointly or in concert with another person; (Canadien)</p>	<p>indirectement par un ou plusieurs non-Canadiens autorisés à fournir un service aérien dans tout ressort, individuellement, avec une personne du même groupe ou avec toute personne agissant de concert. (Canadian)</p>
<p>15 (1) The shareholders of a corporation governed by the Canada Business Corporations Act shall not have any dissent right under Section 190 of the Canada Business Corporations Act or otherwise in connection with any amendment to the articles of such corporation in order to reflect the definition of "Canadian" contemplated by this Act.</p>	<p>15(1) Les actionnaires d'une société régie par la Loi canadienne sur les sociétés par actions n'auront aucun droit de dissidence en vertu de l'article 190 de la Loi canadienne sur les sociétés par actions ou autrement dans le cadre de toute modification aux statuts de cette société afin de refléter la nouvelle définition de « Canadien » incluse dans la présente loi.</p>
<p>17 The Act is amended by adding the following after section 67.2:</p>	<p>17 La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 67.2, de ce qui suit:</p>
<p>Person affected</p>	<p>Personne lésée</p>
<p>67.3 Despite sections 67.1 and 67.2, a complaint against the holder of a domestic license related to any term or condition of carriage concerning any obligation prescribed by regulations made under subsection 86.11(1) may only be filed by a person directly adversely affected.</p>	<p>67.3 Malgré les articles 67.1 et 67.2, seule une personne directement lésée peut déposer une plainte contre le titulaire d'une licence intérieure relativement à toute condition de transport visant une obligation prévue par un règlement pris en vertu du paragraphe 86.11(1).</p>
<p>Applying decision to other passengers</p>	<p>Application de la décision à d'autres passagers</p>
<p>67.4(1) The Agency may, in appropriate cases based on each passenger's individual circumstances, make applicable to some or to all passengers of the same flight as the complainant all or part of its decision respecting a complaint related to any term or condition of carriage concerning any obligation prescribed by regulations made under paragraph 86.11(1)(b).</p>	<p>67.4(1) L'Office peut, dans les circonstances appropriées considérant la situation particulière de chaque passager, rendre applicable à une partie ou à l'ensemble des passagers du même vol que le plaignant, tout ou partie de sa décision relative à la plainte de celui-ci portant sur une condition de transport visant une obligation prévue par un règlement pris en vertu de l'alinéa 86.11(1)(b).</p>
<p>(2) The Agency's decision shall be exclusive of any other recourse that would otherwise be available to the passenger for the same event, under a different regime than the one provided under this Act.</p>	<p>(2) Cette décision de l'Office sera exclusive de tout autre recours disponible au passager pour le même événement dans le cadre d'un autre régime que celui prévu par la présente loi.</p>
<p>18(1) The portion of paragraph 86(1)(h) of the English version of the Act before subparagraph is replaced by the following:</p>	<p>18(1) Le passage de l'alinéa 86(1)(h) de la version anglaise de la même loi précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :</p>
<p>(h) respecting traffic and tariffs, fares, rates, charges and terms and</p>	<p>(h) respecting traffic and tariffs, fares, rates, charges and terms and</p>

Comment [AC10]: Voir le commentaire ci-dessus.

Comment [AC11]: Les émetteurs assujettis de sociétés aériennes ont créé deux catégories d'actions en vertu du cadre actuel de l'OTC, ce qui permet de modifier les limites de propriété étrangère en fonction de la réglementation (et **non** de la législation) sans modification de leurs statuts. Pourtant, le concept proposé exige que les émetteurs assujettis modifient leurs statuts, ce qui permet sans doute les droits de dissidence en vertu du droit des sociétés (permettant aux actionnaires dissidents d'être payés leur juste valeur), ce qui peut entraver la capacité des émetteurs assujettis de modifier leurs statuts et se prévaloir des limites plus élevées.

Comment [AC14]: Lorsqu'une indemnité pour dommage doit être versée à des passagers, il est important que seules les personnes directement touchées par l'incident aient droit à une indemnisation. Le projet de loi devrait donc faire preuve de précision afin d'éviter toute mauvaise interprétation qui ne serait pas compatible avec l'intention du législateur.

Comment [AC15]: Les circonstances pertinentes et appropriées liées à la situation de chaque passager doivent être prises en considération. Par exemple, certains passagers retardés au départ et en correspondance à l'arrivée du vol peuvent quand même être en mesure de prendre leur vol de correspondance et arriver à l'heure à leur destination finale, tandis que d'autres passagers du même vol peuvent subir un retard plus important à leur arrivée à leur destination finale, à la suite du même retard au départ. En conséquence, l'indemnisation doit être ajustée en fonction de la situation particulière de chaque passager, du contretemps subi.

Comment [AC16]: Cette formulation est nécessaire pour éviter une double indemnisation si une indemnisation est fournie aux passagers en vertu du présent article 67.4, et couvre les domaines où le paragraphe 86.11(3) ne s'appliquerait pas. Le paragraphe 86.11(3) restreindrait l'indemnisation disponible en vertu de l'art. 86.11 si une indemnisation est disponible en vertu d'un régime différent, alors que le paragraphe 67.4(2) précise que si une indemnisation est obtenue en vertu de la Loi, aucune autre indemnisation ne peut être obtenue en vertu d'un régime différent. Cette disposition est conforme à celle d'autres pays et lois (p. ex. Loi sur le transport aérien)

<p>conditions of carriage for international service, including</p> <p>(2) Subparagraph 86(1)(h)(iii) of the Act is replaced by the following:</p> <p>(iii) authorizing the Agency to direct a licensee or carrier to take the corrective measures that the Agency considers appropriate and to pay compensation for any expense incurred by a person adversely affected by the licensee's or carrier's failure to apply the fares, rates, charges or terms or conditions of carriage that are applicable to the service it offers and that were set out in its tariffs, if the Agency receives a written complaint and, if the complaint is related to any term or condition of carriage concerning any obligation presented by regulations made under subsection 86.11(1) it is filed by the person adversely affected,</p> <p>(iii.1) authorizing the Agency to make applicable, to some or to all passengers of the same flight as the complainant, all or part of the Agency's decision respecting a complaint related to any term or condition of carriage concerning any obligation prescribed by regulations made under paragraph 86.11(1)(b), to the extent that it considers appropriate, and</p> <p>19 The Act is amended by adding the following after section 86.1:</p> <p>Regulations - carrier's obligations towards passengers</p> <p>86.11 (1) The Agency shall, after consulting with the Minister, make regulations in relation to flights from and within Canada, including connecting flights,</p> <p>(a) respecting the carrier's obligation to make terms and conditions of carriage and information regarding any recourse available against the carrier, as specified in the regulations, readily available to passengers in language that is simple, clear and concise;</p> <p>(b) respecting the operating carrier's obligations in the case of flight delay,</p>	<p>conditions of carriage for international service, including</p> <p>(2) Le sous-alinéa 86(1)(h)(iii) de la même loi est remplacé par ce qui suit:</p> <p>(iii) <u>sur dépôt d'une plainte écrite, laquelle, si elle se rapporte à des conditions de transport visant des obligations prévues par un règlement pris en vertu du paragraphe 86.11(1), doit être déposée par la personne lésée,</u> enjoindre à tout licencié ou transporteur de prendre les mesures correctives qu'il estime indiqués et de verser des indemnités à la personne lésée par la non-application par le licencié ou le transporteur des prix, taxe, frais ou conditions de transport applicables au service et qui figuraient au tarif,</p> <p>(iii.1) rendre applicable, dans la mesure qu'il estime indiquée, à une partie ou à l'ensemble des passagers du même vol que l'auteur d'une plainte qui porte sur une condition de transport visant une obligation prévue par un règlement pris en vertu de l'alinéa 86.11(1)(b), tout ou partie de sa décision relative cette plainte,</p> <p>19 La même loi est modifiée par adjonction, après l'article 86,1, de ce qui suit:</p> <p>Règlements - obligations des transporteurs aériens envers les passagers</p> <p>86.11(1) L'Office prend, après consultation du ministre, des règlements relatifs aux vols en provenance et à l'intérieur du Canada, y compris les vols de correspondance, pour:</p> <p>(a) régir l'obligation, pour le transporteur, de rendre facilement accessibles aux passagers en langage simple, clair et concis les conditions de transport et les renseignements sur les recours possibles contre le transporteur- qui sont précisés par règlements;</p> <p>(b) régir les obligations du transporteur opérant dans les</p>
--	--

Comment [AC17]: Cette disposition entraîne une application extraterritoriale de la loi canadienne et risque de générer des situations complexes et inéquitables de **conflits de lois** et de double recours.

Alors que le paragraphe 86.11(3) propose qu'une personne ne puisse pas recevoir une indemnisation d'un transporteur en vertu de la loi canadienne si cette même personne a déjà reçu une indemnisation pour le même événement en vertu d'une autre loi, cela sera difficile à gérer, ne résoudra pas toutes les situations et dans les situations de partage de code, il existe un risque *élevé* de **double indemnisation**.

Comment [AC18]: -Les transporteurs aériens exploitent plusieurs liaisons internationales en utilisant des codes partagés et, en pratique, ne peuvent pas déterminer si un passager a réclamé une indemnisation auprès d'un seul transporteur ou des deux.

-Comme en Europe, aux États-Unis et dans la plupart des autres pays, ces obligations devraient s'appliquer uniquement aux transporteurs exploitants.

-Les transporteurs distributeurs, dans le contexte des situations de partage de code, ne peuvent pas gérer les problèmes d'exploitation le jour même et ne peuvent pas se conformer aux obligations de fournir des normes de traitement.

- Cet écart avec les autres pays entraînerait vraisemblablement une double indemnisation inéquitable.

<p>flight cancellation or denial of boarding, including:</p> <p>(i) the minimum standards of treatment of passengers that the carrier is required to meet and the minimum compensation the carrier is required to pay for inconvenience when the delay, cancellation or denial of boarding is within the carrier's control;</p> <p>(ii) the minimum standards of treatment of passengers that the carrier is required to meet when the delay, cancellation or denial of boarding is within the carrier's control, but is required for safety purposes, including in situations of mechanical malfunctions;</p> <p>(iii) the carrier's obligation to ensure that passengers complete their itinerary when the delay, cancellation or denial of boarding is due to situations outside the carrier's control, such as natural phenomena and security events, and;</p> <p>(iv) the carrier's obligation to provide timely information and assistance to passengers;</p> <p>(c) prescribing the minimum <u>limit of liability</u> for lost, <u>delayed</u> or damaged baggage that the carrier is required to pay <u>for carriage wholly within Canada</u>;</p> <p>(d) respecting the carrier's obligation to facilitate the assignment of seats to children under the age of 14 years near a parent, guardian or tutor at no additional cost and to make the carrier's terms and conditions and practices in this respect readily available to passengers;</p> <p>(e) requiring the carrier to establish terms and conditions of carriage with regard to the transportation of musical instruments;</p> <p>(f) respecting the carrier's obligations in the case of tarmac delays over three hours, including the obligation to provide timely information and assistance to passengers, as well as the minimum</p>	<p>cas de retard et d'annulation de vols et de refus d'embarquement notamment:</p> <p>(i) les normes minimales à respecter quant au traitement des passagers et les indemnités minimales qu'il doit verser aux passagers pour les inconvénients qu'ils ont subis, lorsque le retard, l'annulation ou le refus d'embarquement lui est attribuable;</p> <p>(ii) les normes minimales relatives au traitement des passagers que doit respecter le transporteur lorsque le retard, l'annulation ou le refus d'embarquement lui est attribuable, mais est nécessaire par souci de sécurité, notamment en cas de défaillance mécanique;</p> <p>(iii) l'obligation, pour le transporteur, de faire en sorte que les passagers puissent effectuer l'itinéraire prévu lorsque le retard, l'annulation ou le refus d'embarquement est attribuable à une situation indépendante de sa volonté, notamment un phénomène naturel ou un événement lié à la sécurité;</p> <p>(iv) l'obligation, pour le transporteur, de fournir des renseignements et de l'assistance en temps opportun aux passagers;</p> <p>(c) prévoir <u>une limite de responsabilité minimale du transporteur envers les passagers</u> en cas de <u>décal</u> perte ou d'endommagement de bagage <u>pour le transport intérieur</u>;</p> <p>(d) régir l'obligation, pour le transporteur, de faciliter l'attribution, aux enfants de moins de quatorze ans, de sièges à proximité d'un parent ou d'un tuteur sans frais supplémentaires et de rendre facilement accessibles aux passagers ses conditions de transport et pratiques à cet égard;</p> <p>(e) exiger du transporteur qu'il élabore des conditions de transport applicable au transport d'instruments de musique;</p> <p>(f) régir les obligations du transporteur en cas de retard de plus de trois heures sur l'aire de trafic, notamment celle de fournir des renseignements et de l'assistance en temps opportun aux passagers et les</p>
---	--

Comment [AC19]: La Convention de Montréal plafonne la responsabilité des transporteurs en échange d'un régime « sans faute » pour éviter aux passagers d'avoir à prouver la faute et la causalité, comme cela serait normalement requis en vertu du droit de la responsabilité civile.

Par conséquent, les obligations internationales du Canada consistent à fixer une indemnisation « maximale » pour les voyages internationaux, et non une indemnisation minimale. Appliquer une limite minimale de responsabilité est acceptable et raisonnable (c.-à-d. le plafond pour une responsabilité maximale), mais pas une indemnisation minimale.

L'établissement d'un minimum donnerait le droit aux passagers qui n'ont subi pratiquement aucun dommage d'être trop indemnisés, ce qui générerait des gains pour ces passagers, donnant ainsi lieu à des réclamations mal fondées.

La Convention de Montréal prévoit qu'un régime est un régime exclusif. Aucune loi nationale ne peut valablement appliquer et fournir une indemnisation en plus de ce régime. Si la Loi prévoit une indemnisation minimale, il est probable qu'elle sera contestée devant les tribunaux.

Comment [AC20]: Les systèmes de la Convention de Montréal et de la Convention de Varsovie, intégrés au Canada par la *Loi sur le transport aérien*, prévoient déjà une indemnisation pour le transport international;

Comme indiqué ci-dessus, le Canada dérogerait à ses obligations internationales en vertu de ces conventions s'il établissait des niveaux d'indemnisation différents de ceux établis par ces conventions.

Les montants prescrits doivent s'appliquer seulement aux vols intérieurs (comme aux É.-U.; voir la norme 14 CFR, partie 254.4). Une autre option serait de légiférer pour appliquer la Convention de Montréal au vols intérieurs comme l'ont fait la plupart des pays européens et Israël.

Enfin, les Conventions de Montréal et de Varsovie prévoient également une indemnisation pour les bagages retardés, pas seulement les bagages endommagés ou perdus (paragraphe 22[2]).

<p>standards of treatment of passengers that the carrier is required to meet; and</p> <p>(g) respecting any of the carrier's other obligations that the Minister may issue directions on under subsection (2).</p>	<p>normes minimales à respecter quant au traitement des passagers;</p> <p>(g) régir toute autre obligation du transporteur sur directives du ministre données en vertu du paragraphe 25 (2).</p>
<p>Ministerial directions</p> <p>(2) The Minister may issue directions to the Agency to make a regulation under paragraph (1) (g) respecting any of the carrier's other obligations towards passengers relating to any of the obligations under subsection (1). The Agency shall comply with these directions.</p>	<p>Directives ministérielles</p> <p>(2) Le ministre peut donner des directives à l'Office lui demandant de régir par un règlement pris en vertu de l'alinéa (1)g toute autre obligation du transporteur envers les passagers relativement à une obligation relative au paragraphe (1). L'Office est tenu de se conformer à ces directives.</p>
<p>Restriction</p> <p>(3) A person shall not receive compensation or benefits from a carrier under regulations made under subsection (1) if that person:</p>	<p>Restriction</p> <p>(3) Nul ne peut obtenir du transporteur une indemnité ou avantages au titre d'un règlement pris en vertu du paragraphe (1) dans le cas où :</p>
<p>(a) has recourse to receive compensation or benefits for the same itinerary in another jurisdiction or under a different regime than the one provided for under this Act, or unless that person waives his rights to receive such compensation or benefits; or</p>	<p>(a) il a un recours pour être indemnisé ou avantage pour le même événement par un autre transporteur impliqué dans le même itinéraire, dans une autre juridiction, ou dans le cadre d'un autre régime que celui prévu par la présente loi, à moins qu'il ne cède ses droits à un tel recours; ou</p>
<p>(b) if that person is affected by a delay at arrival at final destination of less than an amount of time prescribed by regulation.</p>	<p>(b) si le délai à l'arrivée à la destination finale est de moins que la période de temps établie par réglementation.</p>
<p>Related and Consequential Amendments</p>	<p>Modifications connexes et corrélatives</p>
<p>Competition Act</p>	<p>Loi sur la concurrence</p>
<p>Subsection 79(5) of the Competition Act is amended by adding a new sub-section (b):</p>	<p>Le paragraphe 79(5) de la Loi sur la concurrence est modifié par l'ajout d'un sous-paragraphe (b) :</p>
<p>(b) subsection (1) does not apply in relation to an arrangement, as defined in section 53.7 of the Canada Transportation Act, that has been authorized by the Minister of Transport under subsection 53.73(8) of that Act and for which the authorization has not been revoked, if the anti-competitive act is directly related to, and reasonably necessary for giving effect to, the objective of the arrangement.</p>	<p>(b) le sous-paragraphe (1) ne s'applique pas à un accord ou un arrangement constituant un entente, au sens de l'article 53.7 de la Loi sur les transports au Canada, réalisée ou proposée, autorisée par le ministre des Transports en application du paragraphe 53.78 (8) de cette loi, dans la mesure où l'autorisation n'a pas été révoquée, si la pratique anticoncurrentielle est directement liée à l'objectif de l'entente et raisonnablement nécessaire à la réalisation de cet objectif</p>

Comment [AC21]: - La portée des directives et des règlements devrait être plus étroitement définie. Sinon, cela pourrait théoriquement couvrir tout aspect des obligations des sociétés aériennes : contractuelles, opérationnelles, obligations en vertu des lois fédérales, voire du droit provincial ou international, ou des lois d'un autre pays.

- **Deuxièmement, un tel pouvoir général équivaut à un pouvoir législatif :** Cette délégation de pouvoir est d'une nature législative semblant inappropriée en tant que délégation réglementaire de pouvoir à une Agence et pourrait ne pas être une délégation de pouvoir permise.

Comment [AC22]: - Cette disposition ne limite pas de manière adéquate la double indemnisation. Elle la limite seulement lorsque l'indemnisation a déjà été attribuée en vertu d'un autre régime de droits des passagers.

- Elle devrait être modifiée pour inclure toute indemnisation ou tout avantage attribués en vertu de toute autre loi de n'importe quel pays – pour tenir compte de l'indemnisation que l'on peut recevoir dans des pays sans régime de droits des passagers ou avec un régime qui ne prévoit pas de montants d'indemnisation précis (p. ex., attribution par un tribunal).

- Inclure « ou avantages » afin d'éviter les doubles remboursements et autres avantages, conformément à l'article 3(b) du Règlement (CE) 261/2004 : les avantages peuvent inclure un réacheminement ou un remboursement. Un passager ne devrait pas être réacheminé en vertu d'un régime et remboursé en vertu d'un autre.

Comment [AC23]: L'interprétation du terme « même événement » pourrait s'avérer difficile et pourrait entraîner des cas de double indemnisation – d'où le besoin de préciser comme il est indiqué.

Par exemple, on ne sait pas si un retard au départ entraînant un retard à l'arrivée est un incident, ou deux incidents distincts pouvant être indemnisés en vertu de deux régimes différents. Par exemple, la nouvelle loi mexicaine exige une indemnisation pour les retards au départ, tandis que la loi de l'UE exige une indemnisation à l'arrivée. En conséquence (... [2])

Comment [AC24]: L'art. 86.11 devrait restreindre l'indemnisation aux longs retards à l'arrivée à la destination finale (durée à préciser dans la réglementation). Cela éviterait l'indemnisation en l'absence de dommages (p. ex. retard au départ, mais pas à l'arrivée) et les situations de conflit de lois décrites dans nos scénarios ci-joints.

Comment [AC25]: Une fois l'approbation accordée, les parties à la coentreprise ne devraient plus être soumises au risque de procédures en vertu des dispositions sur l'abus de position dominante de la Loi sur la concurrence si la pratique est liée ou nécessaire à la mise en œuvre de l'entente ou l'atteinte de ses objectifs – à l'instar de la protection accordée en vertu de l'article 45, 47 et 90.1.

C'est un obstacle important à la réalisation des avantages du régime proposé :

- **Premièrement** : Sans une certitude suffisante dès le début et assez de temps pour établir la coentreprise et déterminer ses avantages, il est peu probable que les parties se prévalent du régime proposé et ce dernier pourrait ne pas parvenir à encourager et à générer les investissements nécessaires pour construire l'infrastructure de transport international du Canada, empêchant la réalisation des avantages recherchés par le nouveau régime.

D'après la pratique internationale et notre expérience dans la mise en œuvre de coentreprises dans de nombreux pays étrangers, nous proposons une période plus longue de trois ans à compter de la mise en œuvre comme période d'examen appropriée, qui répondrait à l'objectif du régime proposé.

- **Deuxièmement** : Il faut du temps pour réaliser l'ensemble des avantages d'une coentreprise; par conséquent, le temps écoulé sera insuffisant pour permettre d'effectuer une évaluation significative.
- **Enfin** : Il s'écoule toujours une période assez longue entre l'approbation d'une coentreprise et sa mise en œuvre ou son entrée en vigueur.
 - Il faut qu'une coentreprise soit approuvée avant que les parties puissent commencer à échanger des renseignements concurrentiels afin de mettre au point leur entente commerciale et planifier sa mise en œuvre (p. ex., s'entendre sur une date d'entrée en vigueur pour commencer le partage de rentrées, mettre au point le contrat et le modèle de partage de rentrées, déposer tout changement aux options tarifaires, etc.).
 - Il faut habituellement plusieurs mois, voire plus longtemps, en fonction de la complexité de l'arrangement, de sa portée, des conditions imposées, du processus d'approbation étranger équivalent, etc. pour que ces étapes finales soient discutées, acceptées et seulement ensuite mises en œuvre. Ces étapes ne peuvent être effectuées tant que la coentreprise n'est pas approuvée, car les parties doivent continuer d'agir en tant que concurrents et ne peuvent pas échanger des renseignements concurrentiels sensibles, ni discuter ou concorder au sujet des éléments sur lesquels elles seraient normalement en concurrence en dehors du cadre d'une coentreprise.
- **Quatrièmement** : Les autorisations de coentreprise dans d'autres pays importants sont obtenues pour des périodes plus longues (p. ex., 10 ans dans l'UE; plus récemment, les autorisations du département des Transports des États-Unis (DOT) pour les exemptions des dispositions antitrust ont été accordées pour des périodes indéfinies. Dernièrement, le DOT a approuvé une immunité de 5 ans pour DL/AM) <https://www.transportation.gov/briefing-room/dot-grants-antitrust-immunity-delta-aeromexico>

L'interprétation du terme « même événement » pourrait s'avérer difficile et pourrait entraîner des cas de double indemnisation – d'où le besoin de préciser comme il est indiqué.

Par exemple, on ne sait pas si un retard au départ entraînant un retard à l'arrivée est un incident, ou deux incidents distincts pouvant être indemnisés en vertu de deux régimes différents. Par exemple, la nouvelle loi mexicaine exige une indemnisation pour les retards au départ, tandis que la loi de l'UE exige une indemnisation à l'arrivée. En conséquence, les passagers d'un vol d'un transporteur de l'UE peuvent être doublement indemnisés pour un retard au départ du vol au Mexique qui entraîne un retard à leur arrivée en Europe.