



Mémoire portant sur la modification à la *Loi sur les transports au Canada* – projet de loi C-49

Présenté au Comité sénatorial permanent des transports et des communications

**Northern Air Transport Association,
Le 7 mars 2018**

Introduction

La composition de la Northern Air Transport Association (NATA) est représentative de toutes les facettes des opérations aériennes menées dans les régions nordiques et éloignées, notamment le service passager à horaire fixe 705-704, les transporteurs de fret de la ligne principale, les transporteurs aériens de type 703, les hélicoptères et les opérations spécialisées, y compris les capacités d'évacuation médicale reconnues à l'échelle internationale. Nos exploitants s'engagent à respecter les normes les plus élevées possible et à coopérer avec tous les organismes gouvernementaux en vue de respecter ces normes, et ce, en appliquant les règles et les pratiques recommandées qui sont logiques et qui soutiennent l'industrie de l'aviation canadienne.

Nous tenons à remercier le comité et son personnel d'avoir inclus la NATA, qui représente les opérations menées dans les régions nordiques et éloignées partout au Canada, dans ces importantes discussions sur les mesures législatives énoncées dans le projet de loi C-49.

Le projet de loi C-49 est vaste et comporte trois sections qui touchent le secteur de l'aviation au Canada. La NATA partage les inquiétudes d'autres intervenants de l'industrie à l'égard des intérêts étrangers et des coentreprises, en ce qui a trait au libellé et aux problèmes d'interprétation. Le présent mémoire mettra l'accent sur la proposition visant la création d'un règlement sur un régime des droits des passagers du point de vue de la réalité nordique.

Pour les exploitants nordiques, gérer la sécurité des passagers et veiller à ce que les voyageurs vivent une expérience positive sont un défi complexe et quotidien. Leur engagement à long terme envers les collectivités isolées, qui exige d'importants investissements initiaux et continus dans de nouveaux aéronefs et de nouvelles installations, crée une relation spéciale entre le transporteur aérien et le client. Cette relation ressemble davantage à un partenariat, et une facette unique pour tous les exploitants nordiques est l'importance des partenariats commerciaux avec de nombreux gouvernements des collectivités inuites et des Premières Nations. À titre d'exemple

de cette reconnaissance, signalons les places réservées aux Aînés de la collectivité dans les aires d'attente de la plupart des aéroports nordiques.

Les exploitants dans le Nord ont dû trouver des solutions à des problèmes opérationnels qui n'existent tout simplement pas dans le Sud. Par exemple, il y a la planification de vols de longue distance avec des renseignements et du soutien limités, ce qui veut dire qu'il faut prévoir des plans de rechange pour assurer la sécurité des voyageurs.

Pour ce qui est de **la modification à la Loi sur les transports au Canada**, la NATA est très préoccupée par les généralités incluses dans la formulation et par l'accroissement du pouvoir réglementaire que ces modifications et d'autres conférerait à l'Office des transports du Canada. Soyons clairs : la NATA convient que le passager payant a des droits. Toutefois, nous craignons que, en raison de problèmes qui se sont produits dans le Sud du Canada et ailleurs dans le monde, les transporteurs aériens du Nord seront accablés d'une réglementation « à taille unique ». En ce moment, les membres de la NATA participent à des consultations sur les règlements touchant les heures de vol et de service des équipages; ces règlements, élaborés suivant l'approche « à taille unique », comportent d'importantes lacunes.

La NATA convient que l'expérience de voyage devrait être aussi transparente que possible et que les attentes devraient être clairement énoncées. Voici des préoccupations qui touchent le libellé et l'esprit du règlement d'application :

1. En ce qui concerne les sous-alinéas 86.11(1b)(i) à (iv), la NATA s'oppose à l'inclusion d'indemnités minimales dans la réglementation, car il y a trop de variables.
2. La NATA souscrit aux procédures visant à aviser les passagers des situations imprévues qui provoquent des retards.
3. En ce qui concerne l'alinéa 86.11(1)c la NATA s'oppose à l'inclusion d'indemnités minimales dans la réglementation, car il y a trop de variables.
4. En ce qui concerne les alinéas 86.11(1d), e) et f), la NATA convient que chaque transporteur aérien doit continuer de maintenir un manuel opérationnel visant ces procédures et d'autres procédures liées au transport des passagers, aux articles apportés à bord et aux bagages enregistrés.
5. En ce qui concerne l'alinéa 86.11(1g) et le paragraphe 86.11(2), la NATA est préoccupée par cette modification généralisée qui autorise le ministre à attribuer des pouvoirs réglementaires additionnels à l'OTC, sans consultations.

En résumé, la NATA est fière d'être membre du Comité consultatif sur l'accessibilité de l'OTC, un forum important qui fournit des orientations à ses membres pour faire en sorte qu'un très bon système soit encore meilleur. Nous estimons que le dialogue et les documents d'orientation représentent un meilleur usage des ressources que la création de nouvelles règles et d'un programme de surveillance.

Les membres exploitants de la NATA ont un excellent bilan de service sur le plan de la gestion de passagers dans des environnements de vol et des emplacements difficiles. Les exploitants nordiques se sont investis dans leurs collectivités d'une manière qu'il est difficile de décrire et qui diffère de celle des exploitants du Sud. Nos membres respectent leurs clients depuis de

nombreuses années, et savent reconnaître leurs besoins spéciaux et leurs cultures uniques. Toute nouvelle règle relative à un régime des droits des passagers doit tenir compte des efforts actuels de l'industrie sur le plan de la sécurité des voyageurs.

Pour toute question ou demande de renseignements additionnels, veuillez vous adresser à Glenn Priestley, directeur général, au numéro suivant : 613-866-2374.

Nous soumettons respectueusement les observations ci-dessus à l'examen du Comité.