



PAR COURRIEL

Consultations-aeriennes.Air-Consultations@otc-cta.gc.ca

Le 6 mars 2025

Mme Mary Johnson
Chef d'équipe et conseillère principale des politiques
Affaires réglementaires, Office des transports du Canada,
60, rue Laval, unité 01, Gatineau (Québec) J8X 3G9

Objet : Gazette du Canada, Partie I, volume 158, numéro 51 : Règlement modifiant le Règlement sur la protection des passagers aériens, publié le 21 décembre 2024

Introduction

Le CPQ souhaite soumettre par la présente ses commentaires en lien avec les modifications proposées au Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA).

Le CPQ est une confédération de près de 100 associations sectorielles et de plusieurs membres corporatifs (entreprises, institutions et autres employeurs). Il représente ainsi les intérêts de plus de 70 000 employeurs, de toutes tailles et de toutes les régions, issus des secteurs privé et parapublic. Le CPQ intervient auprès des gouvernements, des agents de la vie économique et de l'opinion publique afin de promouvoir un environnement d'affaires propice à la prospérité et à un développement économique responsable.

Le fardeau réglementaire et administratif représente une préoccupation de premier ordre pour les employeurs. Les délais pour l'obtention des autorisations pour les projets, les dédoublements et la complexité des processus représentent des irritants importants et ce dans différents domaines. Le cumul réglementaire finit par peser lourd sur l'environnement d'affaires au Canada et la compétitivité de l'économie.

Pour le CPQ, un allègement des processus et une réglementation plus efficace permettraient d'améliorer la productivité et la compétitivité des entreprises, ainsi que leur contribution à la prospérité du Canada et au niveau de vie de la population, ce sans coûts supplémentaires pour l'État. Ceci est d'autant plus important dans le contexte économique et géopolitique actuel avec les grandes menaces et incertitudes venant notamment du Sud de la frontière. Selon différentes estimations, le Canada fait face à une récession, à des pertes d'emploi de même qu'à une baisse du pouvoir d'achat des ménages. Ce contexte exige plus que jamais de renforcer la compétitivité et la résilience de notre économie et donc de nos entreprises. Ceci est vrai dans tous les secteurs, incluant le transport.

Alors que le fardeau réglementaire des entreprises au Canada ne cesse d'augmenter (selon Statistique Canada, le nombre d'exigences réglementaires a augmenté de 37% au cours des 15 dernières années), il est grand temps d'arrêter le cumul de couches de réglementation et de chercher une réglementation intelligente visant la fin plutôt que les moyens. L'administration américaine par ailleurs veut clairement alléger de façon substantielle la réglementation imposée aux entreprises.

Le CPQ estime que toute nouvelle réglementation doit être évaluée à la lumière de son impact sur la compétitivité du Canada et le niveau de vie des Canadiens. Dans le contexte géopolitique et économique actuel, toute nouvelle réglementation devrait être suspendue à moins qu'elle ne soit considérée comme essentielle.

Le secteur du transport aérien est un levier essentiel de développement économique et social et de prospérité. De plus, dans un pays vaste comme le Canada, l'avion représente un moyen de transport essentiel pour le commerce, les affaires, le tourisme et aussi pour relier les collectivités isolées au reste du pays et au monde entier. C'est donc aussi un vecteur de développement régional.

Le secteur est déjà fortement réglementé et le modèle canadien du transport aérien, avec différentes charges et taxes imposées (loyers, taxe d'accise fédérale sur le carburant, etc.), est loin d'être propice à la compétitivité de l'industrie et celle de l'économie canadienne.

Ce système s'inscrit en opposition à ce qui existe ailleurs, où les gouvernements financent et réinvestissent des sommes pour maintenir les coûts de transport aérien plus bas.

Ces enjeux sont connus depuis longtemps sans que des efforts soient faits pour corriger la situation. Les propositions de modifications du RPPA viennent au contraire rajouter un fardeau supplémentaire dont la valeur ajoutée est loin d'être démontrée.

Commentaires généraux sur le projet de règlement

Les changements réglementaires proposés entraîneront des coûts supplémentaires pour les voyages aériens, réduiront la compétitivité du secteur et affecteront davantage les liaisons régionales.

Les amendements proposés au RPPA ajoutent des coûts et des rigidités supplémentaires importants aux compagnies aériennes. On peut mentionner les différentes obligations en termes d'indemnités, d'assistance qui doit être fournie aux passagers, l'obligation de réacheminer un passager dans des délais relativement stricts, les obligations de fournir un remboursement, les sanctions administratives pécuniaires et les nouvelles exigences de communications. Ces coûts s'ajoutent aux coûts réglementaires déjà existants, aux taxes, aux charges et aux frais qui font que le Canada figure parmi les juridictions les plus coûteuses au monde pour voyager en avion. Ces coûts supplémentaires se répercuteront inévitablement sur les voyageurs, que l'on veut protéger. Les amendements proposés ne sont pas souhaitables dans tous les cas, encore moins dans le contexte actuel.

De plus, alors que tous les gouvernements au Canada sont en train de travailler sur le renforcement du commerce intérieur et d'un mouvement plus fluide des biens et des personnes entre les provinces, les amendements proposés vont dans le sens inverse.

Dans toute réglementation, il s'agit de tenir compte de la réalité des entreprises et des secteurs concernés et de trouver un équilibre. Dans le cas présent, il s'agit de la

recherche d'un équilibre entre la protection des voyageurs et la compétitivité des entreprises et des tarifs aériens abordables. Cet équilibre est loin d'être atteint.

À titre d'exemple, l'Australie a récemment supprimé les obligations de compensation des compagnies aériennes dans le cadre de sa nouvelle Charte de l'aviation dans l'objectif de la recherche d'un tel équilibre.

Il est souvent observé que des réglementations bien intentionnées peuvent engendrer des effets indésirables qui les détournent de leurs objectifs initiaux.

Les moyens choisis, dont ceux concernant les nouvelles obligations de communication, sont loin de répondre de façon optimale aux objectifs, que ce soit l'objectif de maintenir un juste équilibre dans le RPPA entre, d'une part, la nécessité de tenir compte des réalités opérationnelles des transporteurs aériens (notamment les petits transporteurs qui desservent les collectivités en région éloignée et du Nord et, d'autre part, l'objectif législatif d'établir des droits simples, clairs et cohérents pour les passagers, ou celui de faire en sorte que le RPPA soit plus facile à comprendre, à mettre en œuvre et à faire respecter).

Les amendements proposés au RPPA risquent de pénaliser de façon disproportionnée les marchés régionaux, en raison notamment du faible nombre de passagers. Les coûts plus élevés qu'entraîneraient ces amendements rendraient la desserte de ces marchés encore moins intéressante.

Les obligations de communication

Le RPPA prévoit de nouvelles exigences de communication dont celle de la raison du retard, de l'annulation de vol ou du refus d'embarquement et l'éligibilité des passagers à une compensation.

Or, il est difficile sinon irréaliste d'évaluer correctement et rapidement la cause d'une perturbation et de fournir de façon proactive l'information pertinente étant donné que le système aérien est interconnecté à l'échelle mondiale et que la gestion des vols fait intervenir plusieurs parties prenantes, dont diverses agences réglementaires dans les différents pays.

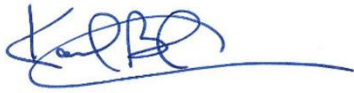
Les nouvelles exigences entraîneront des coûts supplémentaires pour les transporteurs et risquent de se traduire plutôt par de la confusion pour les passagers. Pour le CPQ, ce qui est important c'est que les compagnies aériennes fournissent l'information la plus précise et pertinente possible pour les passagers selon le contexte, au lieu de devoir faire des communications inadéquates à une fréquence prédéterminée ne tenant pas compte de la réalité. Ces modifications offrent peu de valeur ajoutée.

Conclusion

Le CPQ rappelle qu'un allègement des processus et une réglementation plus efficace sont essentiels pour améliorer la productivité et la compétitivité des entreprises, ainsi que leur contribution à la prospérité du Canada et au niveau de vie des Canadiens. Ceci est d'autant plus vrai dans le contexte géopolitique et économique actuel où la priorité devrait être de renforcer la compétitivité et la résilience de l'économie canadienne. Toute nouvelle réglementation devrait être suspendue à moins qu'elle ne soit considérée comme essentielle. Les amendements proposés au RPPA devraient ainsi être suspendus. Force est de constater que ceux-ci ajouteront des coûts et des rigidités supplémentaires au fardeau déjà imposant du secteur aérien vont dans le sens inverse de la compétitivité et la résilience de l'économie canadienne. Ils impliqueront aussi indéniablement des prix plus élevés pour les voyageurs.

Nous vous remercions de l'attention que vous accorderez à nos commentaires.

Le président et chef de la direction,



Karl Blackburn
/eg

À propos du CPQ :

Par l'entremise de son réseau, le CPQ représente directement et indirectement les intérêts de plus de 70 000 employeurs de toutes tailles, tant du secteur privé que parapublic. Il intervient auprès des pouvoirs publics, des agents de la vie économique et de l'opinion publique afin de promouvoir un environnement d'affaires propice à la prospérité et à un développement économique responsable.

www.cpq.qc.ca