



Fédération des chambres  
de commerce du Québec

Montréal, le 6 mars 2025

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  
[Consultations-aeriennes.Air-Consultations@otc-cta.gc.ca](mailto:Consultations-aeriennes.Air-Consultations@otc-cta.gc.ca)

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

Madame Johnson,

La Fédération des chambres de commerce du Québec (FCCQ) a pour mission d'appuyer le développement des entreprises de l'ensemble des secteurs économiques du Québec et des régions. Grâce à son vaste réseau de 120 chambres de commerce et de 1 000 entreprises établies au Québec, la FCCQ représente plus de 45 000 entreprises exerçant leurs activités dans tous les secteurs de l'économie et sur l'ensemble du territoire québécois. Plus important réseau de gens d'affaires et d'entreprises au Québec, nous défendons les intérêts de nos membres au chapitre des politiques publiques, favorisant ainsi un environnement d'affaires innovant et concurrentiel.

Dans l'optique des consultations entourant les propositions d'amendements au Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA), nous tenions à réitérer certaines préoccupations véhiculées par nos membres œuvrant dans le secteur.

La vaste étendue de notre territoire, marquée par de grandes distances entre les communautés, fait du transport aérien un élément clé pour assurer nos connexions et favoriser la prospérité économique. Selon la FCCQ, le gouvernement fédéral a la responsabilité d'offrir les conditions économiques nécessaires pour supporter l'industrie qui englobe les administrations aéroportuaires, les transporteurs et les voyageurs.

Qui plus est, la situation politique précaire avec les États-Unis exacerbe la nécessité pour le Canada de disposer d'un environnement réglementaire concurrentiel pour développer son offre de service. D'autres juridictions ont décidé de reculer sur la question de la protection des passagers aériens, notamment l'Australie, alors que l'Europe envisage également de réviser son règlement sur les compensations de retard. Dans ce contexte, le Canada doit demeurer compétitif sur la scène mondiale avec ses politiques vis-à-vis le transport aérien.

Le Canada opère sous un système de financement par lequel les passagers aériens, les compagnies aériennes et les aéroports paient parmi les charges, frais et taxes les plus élevés au monde, alors que plusieurs autres juridictions financent et réinvestissent des sommes dans leur secteur aérien.

On doit donc considérer l'importante charge que représentent les coûts qu'on impute à ces derniers. Malheureusement, l'effet cumulatif des charges financières ne leur donne pas de marge de manœuvre et les propositions d'amendements au Règlement sur la protection des passagers

**LA FORCE DU RÉSEAU**



Fédération des chambres  
de commerce du Québec

aériens (RPPA) aggraveront la situation et entraîneront des coûts supplémentaires pour les voyages aériens.

Cet enjeu est décuplé lorsqu'il est question des transporteurs régionaux. Ces derniers effectuent davantage de cycles de vol périodiquement (décollage-atterrissage), donc la probabilité de connaître des perturbations qui engendreraient des pénalités est multipliée. C'est pourquoi les amendements proposés au RPPA pénalisent de façon disproportionnée les marchés régionaux, où le nombre de passagers est insuffisant pour absorber les hausses de coûts. Certaines liaisons pourraient être mises en péril.

Selon le RPPA, deux catégories de transporteurs sont identifiées: le gros transporteur aérien qui a transporté au moins deux millions de passagers au cours de chacune des deux années civiles précédentes, et un transporteur est dit petit s'il n'atteint pas ce seuil de passagers. On met donc sur le même pied d'égalité des transporteurs qui ont 1,5 million de passagers annuellement et ceux qui en ont 50 000. Plusieurs de nos membres nous indiquent que cette catégorisation ne reflète pas les différences marquées en termes de capacités de transport, de mission et de services offerts.

Les marges de profitabilité des compagnies aériennes qui sont actives sur les marchés régionaux sont extrêmement minces. De plus, la pénurie de main-d'œuvre, aggravée notamment par les nouvelles exigences en matière de temps de vol, ont affecté de manière disproportionnée les plus petits joueurs d'industrie, ce qui complexifie de plus en plus la capacité pour ces derniers de maintenir certaines liaisons. Essentiellement, les amendements proposés au RPPA augmenteront davantage les coûts d'exploitation et n'inciteront pas les grands transporteurs à desservir les petits marchés et décourageront les plus petits joueurs de l'industrie à maintenir leurs liaisons existantes dans les communautés éloignées.

Également, nous estimons qu'il est irréaliste de vouloir dresser une liste exhaustive de toutes les circonstances exceptionnelles. D'une part, si les amendements vont de l'avant, il faudrait à tout le moins ajouter des termes à la liste pour que les compagnies aériennes puissent démontrer qu'une perturbation a été provoquée par un événement ou une circonstance échappant à leur contrôle et donc éligible à une exception.

Parallèlement, la liste ne prend pas en compte plusieurs circonstances exceptionnelles comme les cyberattaques, les pannes informatiques<sup>1</sup> ou encore d'autres problèmes aéroportuaires qui dépassent les simples fermetures, comme les pannes d'équipements ou le manque d'infrastructures. Dans un système aérien interconnecté à l'échelle mondiale, la gestion des vols est d'une grande complexité et les circonstances qui causeraient des délais ou des annulations sont souvent difficilement attribuables à une seule administration et le fait d'attribuer la faute au transporteur ne reflète pas la réalité de l'industrie.

Pour la FCCQ, il est important de mentionner que les transporteurs n'ont pas intérêt à causer un tort lorsqu'il est question de l'octroi des services aux passagers. Il est logiquement dans le devoir et l'intérêt des transporteurs d'offrir un service fiable. Les pénalités imposées par le RPPA n'amélioreront pas nécessairement les efforts opérationnels des transporteurs au niveau de la

---

<sup>1</sup> <https://ici.radio-canada.ca/info/en-direct/1011768/panne-informatique-entreprises-microsoft>



Fédération des chambres  
de commerce du Québec

fiabilité des vols.

Ce n'est pas le moment de mettre en péril notre compétitivité avec des coûts supplémentaires. Il est important que le RPPA trouve le juste équilibre pour encourager des normes de service élevés et protéger les voyageurs, sans toutefois augmenter les coûts indus aux transporteurs, en plus d'ajouter une lourdeur administrative démesurée. L'impact sur la connectivité pourrait être très négatif à long terme et la compétitivité de l'ensemble du secteur canadien serait d'autant plus mise à mal. Nous invitons donc le gouvernement à réviser substantiellement sa démarche et à proposer des amendements qui reflètent la réalité de l'industrie.

Cela étant dit, votre gouvernement peut compter sur la FCCQ afin de collaborer étroitement avec vous afin de dénouer ces impasses qui nous permettront de développer une offre de liaisons aériennes économiquement viable pour tout un chacun.

Je vous prie de recevoir, Madame, l'expression de ma considération distinguée.

**Véronique Proulx**

Présidente-directrice générale de la Fédération des chambres de commerce du Québec