

Dorval, 10 août 2023

Office des transports du Canada  
60 rue Laval, unité 01  
Gatineau (Québec) J8X 3G9

**Objet : Consultation sur les modifications proposées pour renforcer, clarifier et simplifier le *Règlement sur la protection des passagers aériens (RPPA)***

À titre d'autorité aéroportuaire, ADM Aéroports de Montréal a pour mission d'offrir, entre autres, une prestation de service remarquable, sécuritaire et performante et souscrit donc complètement aux commentaires formulés par le conseil des aéroports du Canada (CAC). Cela dit, nous désirons faire part de notre perspective, comme opérateur sur le terrain et au centre des activités quotidiennes de l'industrie.

À ce moment-ci, nous croyons que de durcir le RPPA, en imposant de nouvelles sanctions ou pénalités contre certains acteurs de l'industrie est prématuré puisque nous ne pouvons déterminer avec justesse les causes précises des trop nombreux retards et annulations de vols dans les aéroports canadiens, incluant à YUL aéroport international Montréal-Trudeau.

Par ailleurs, la situation s'est nettement améliorée cet été par rapport à l'été 2022 qui fut très difficile un peu partout dans le monde. Il est clair toutefois que le respect de la ponctualité des vols (OTP : On-Time-Performance) est, cette saison, encore nettement trop faible.

Plusieurs raisons peuvent expliquer cette sous-performance des derniers mois : Le manque de personnel pour les opérations au sol, auprès du service de navigation aérienne chez Nav Canada, de même que chez les pilotes, combinés aux trop nombreux bris mécaniques des appareils à l'accroissement rapide du nombre de passagers en correspondance, à la vétusté et la surutilisation des infrastructures et sans oublier les épisodes météorologiques extrêmes. Ainsi, nous croyons qu'il faille se donner plus de temps pour mieux comprendre les sources réelles des retards avant de modifier les clauses visant l'effet domino des retards et annulations (knock-on effect). De plus, il faut éviter les effets potentiellement préjudiciables de pénaliser les transporteurs pour retards et annulations dus à une vigilance et au respect des programmes d'entretiens mécaniques et technologiques pour assurer la sécurité des appareils, au bénéfice des passagers.

Le système aéroportuaire récupère encore de la pandémie, tout en étant confronté à une augmentation rapide de la demande. Si restreindre la demande en limitant la capacité aéroportuaire aurait pu être une option, elle s'éloignait clairement de notre mission d'offrir aux passagers la possibilité de voyager, aux familles de se retrouver, et ce, au meilleur prix possible.

L'été s'achève et le bilan, quoiqu'encore jugé en deçà de nos propres attentes, est dans l'ensemble positif. Les passagers ont pu voyager, bien qu'avec parfois des retards, mais se sont rendus à destination avec leurs bagages. L'attention médiatique et de la clientèle étaient aux aguets pour faire état de la moindre faute, mais les manchettes ont été peu nombreuses et de plus faible portée.

Dans le contexte actuel et étant donné les améliorations réelles de la saison estivale, nous réitérons donc que le renforcement des sanctions pour les retards et annulations est prématuré.

En conclusion, nous croyons qu'il y a une voie plus porteuse pour mieux répondre aux attentes des Canadiens. Le projet de loi C-52 permettra à l'industrie de partager plus de données entre les différents intervenants incluant le public voyageur. Ainsi, tous pourront analyser les données afin de mieux comprendre les raisons derrière les retards et donc intervenir au bon endroit et déterminer si une sanction envers l'acteur impliqué est appropriée. Nous sommes d'avis qu'il serait opportun de constater les effets positifs d'un meilleur partage de données comme prévu à C-52, pour être en mesure d'identifier si la perturbation est due à une cause contrôlable ou indépendante de la volonté des acteurs en présence.

En vous remerciant de la considération apportée à nos commentaires.

