



16 octobre 2023

Secrétaire
Office des transports du Canada
15 rue Eddy
Gatineau, Québec
J8X 4B3
Par e-mail : secretariat@otc-cta.gc.ca

À l'attention de Mme Moira Reid

Cher Secrétaire,

Objet : Exemption de certaines sections du règlement sur les transports aériens en ce qui concerne le dépôt de documents et exigences en matière de tarification

Ce qui suit est une demande d'exemption permanente, conformément à l'article 80(1)(c) de la *Loi sur les transports au Canada*, par l'Association du transport aérien international (« **IATA** ») au nom de ses compagnies aériennes membres qui desservent le marché canadien, des exigences relatives au dépôt des tarifs, taux et taxes, y compris, par exemple, en ce qui concerne

- (i) Article 110 du *Règlement sur les transports aériens* (« **RTA** ») ;
- (ii) Les alinéas 107(1)g), 107(1)m), 107(1)o) et 107(1)p) du RTA ;
- (iii) Les articles 117 et 118 du RTA (dans la mesure où ils s'appliquent à l'édition) ;
- (iv) Le paragraphe 113.1(1) du RTA;
- (v) Paragraphes 67(1)(a)-(b), 67(2) et 67(3) de la *Loi sur les transports au Canada* (« **LTC** ») (sauf si cela s'applique aux conditions générales de transport) ; et
- (vi) Toute autre partie pertinente de la CTA et de l'ATR s'y rapportant ;

L'IATA prévoit également que plusieurs autres articles connexes de l'ATR et de la CTA pourraient nécessiter l'examen de l'Office des transports du Canada (l'« **Office** ») en vue d'une exemption et/ou d'un ajustement en ce qui concerne le dépôt des tarifs, des taux et des taxes. Il s'agit notamment de certaines définitions telles qu'elles sont actuellement rédigées et d'autres articles de la Loi d'exécution du budget de 2023 qui pourraient être impactés ou rendus inapplicables en raison de l'octroi d'une exemption permanente au dépôt des tarifs,

comme indiqué dans la présente demande.¹ (Collectivement les « **Dispositions** »)

Le respect des dispositions par nos compagnies aériennes membres, comme cela sera discuté tout au long de la présente demande, est inutile et continue de faire peser des charges administratives irréalisables sur toutes les parties prenantes, tout en entravant l'innovation sur le marché. Elles ne reflètent pas les principes d'une économie de marché libre, ni la manière dont les tarifs, les taux d'affrètement, les taux de fret et les frais accessoires sont distribués et vendus dans le transport aérien moderne, et elles ne permettent pas non plus d'ajuster les tarifs de manière adéquate en fonction de la demande. En particulier, les dispositions ne sont pas en phase avec les mesures actuelles visant à améliorer les pratiques de vente et de distribution, les changements dans le comportement et les attentes des consommateurs, ou les moyens par lesquels les consommateurs accèdent actuellement à l'information.

En résumé, la demande d'exemption permanente des dispositions est fondée sur les caractéristiques suivantes de l'industrie :

- La tarification des tarifs et des frais accessoires est un processus complexe impliquant de nombreux facteurs qui sont rendus plus complexes par les dispositions car ils entravent l'agilité des prix.
- Les dispositions limitent et entravent la capacité de mettre en œuvre de nouveaux produits et des innovations technologiques dans les ventes et la distribution, telles que la tarification continue et les offres groupées personnalisées.
- Hormis l'innovation permanente et l'évolution du marché, de nombreux tarifs sont encore aujourd'hui distribués en dehors du système actuel d'enregistrement des tarifs, sans conséquence négative pour les consommateurs, étant donné qu'ils sont informés des prix d'achat avant l'achat.
- De plus, les frais accessoires varient considérablement et sont traités dans différentes devises, de sorte que la présentation d'informations sur les frais accessoires sous forme de fourchettes dans les tarifs n'apporte aucun avantage aux consommateurs, étant donné qu'ils sont informés avec précision des frais accessoires avant l'achat.
- Les dispositions ne sont plus nécessaires pour garantir la transparence des prix étant donné l'utilisation généralisée des canaux de distribution modernes.
- Les dispositions du Règlement sur la protection des passagers aériens relatives à la tarification tout compris permettent également de s'assurer que les prix sont affichés de manière appropriée auprès des consommateurs. Les informations sur les prix sont distribuées de manière transparente et stockées dans le dossier du client pour faciliter l'accès par toute compagnie aérienne impliquée dans l'itinéraire.

En conséquence, les dispositions sont désuètes, sont devenues indésirables et peu pratiques, et les transporteurs devraient être exemptés définitivement de leur application. L'IATA soutient respectueusement qu'une telle exemption permanente serait conforme à la pratique antérieure de l'Office en matière d'exemption des exigences de dépôt.

¹ Articles proposés dans *la Loi sur les transports au Canada* qui pourraient nécessiter une exemption et/ou un rajustement : 55(1) (définitions de « tarif de base » et de « tarif »), 66(1)b), 67(1) à (4) inclusivement, 85.04(1)a) à c) inclusivement, 85.04(2)b), 85.07(1), 85.14(1)a)(iv).

Le Règlement sur les transports aériens proposait des articles qui pourraient nécessiter une exemption et/ou un rajustement : 2.1 (définition de « taxes »), 34(5), 107(1)h), 107(1)l), 107(1)q), 112(1)b), 114(1) à (7) inclusivement, 115(1) et (2), 116(1) à (3) inclusivement, 116.1 (dans la mesure où les frais accessoires doivent être prévus dans lesdites modalités) ; 122 a) et b), 130, 131, 132.

Tarifs passagers et frais accessoires

1. Prix des billets d'avion

Le siège d'une compagnie aérienne est un bien périssable qui ne peut pas être conservé pour une vente future une fois le départ d'un vol effectué. À ce titre, les pratiques de gestion des revenus appliquent un contrôle rigoureux des stocks pour s'assurer que le nombre maximum de sièges est vendu au prix optimal. Toutefois, la capacité de s'assurer efficacement que les sièges sont vendus avant le départ à un prix attrayant pour les consommateurs est limitée par les dispositions.

Le système actuel permet aux compagnies aériennes de proposer 26 classes tarifaires différentes, chacune à un prix différent sur une courbe de demande. Les prix proposés au public doivent se situer dans l'une de ces classes tarifaires. Cela signifie également que les prix ne peuvent pas se situer entre les classes tarifaires et, par conséquent, de grandes différences de prix entre les classes tarifaires apparaissent et empêchent la facturation du prix optimal. Lorsque les classes tarifaires sont épuisées et fermées, les compagnies aériennes sont obligées de facturer les prix au tarif supérieur immédiatement enregistré. Dans l'illustration ci-dessous, le prix optimal est de 514 \$ pour un siège après la fermeture de la classe M. Cependant, comme la classe B est déposée à 571 \$, la compagnie aérienne n'a aucune flexibilité pour réduire le prix de manière dynamique et doit facturer le prix indiqué dans le tarif déposé, même si le prix optimal du point de vue de l'offre et de la demande peut être inférieur.

Niveau de tarif	
Classe	Prix
Y	617\$
B	571\$
M	464\$
U	390\$
...	...
G	229\$

Le prix optimal pour ce siège est 514\$

Ce siège sera vendu au tarif déposé le plus bas disponible: 571\$

Figure 1 - Illustration des niveaux de tarifs - Crédit : Air Canada

Les implications négatives de l'exemple ci-dessus sont doubles. Premièrement, les compagnies aériennes peuvent ne pas être en mesure de vendre le siège compte tenu de l'augmentation drastique des prix entre les classes tarifaires, ce qui risque de laisser le vol avec un siège vide et de perdre les revenus associés. Deuxièmement, les consommateurs sont également touchés, car un siège aurait pu être acheté à un prix inférieur au tarif de la classe B si les compagnies aériennes avaient été autorisées à facturer entre les classes tarifaires. Les stratégies de tarification doivent pouvoir évoluer, comme nous le verrons plus loin dans le contexte de la tarification continue, afin de permettre l'optimisation des avantages pour les compagnies aériennes et les consommateurs.

1. Frais accessoires

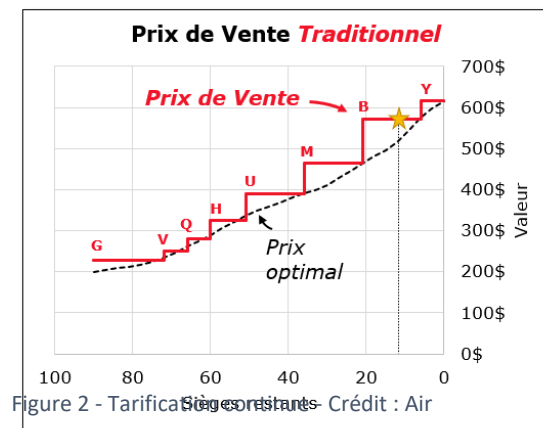
Les services accessoires ont traditionnellement été des frais fixes, tels que l'utilisation d'un seul tarif appliqué à l'ensemble de la compagnie aérienne, ou à une région, pour un produit ou service spécifique. En tant que tels, les services accessoires étaient déposés comme une nécessité dans les tarifs d'une compagnie aérienne

conformément aux exigences canadiennes. Cependant, bon nombre de ces frais associés aux services accessoires ont depuis évolué et sont devenus plus dynamiques. Par exemple, ils peuvent varier selon le marché, la longueur du segment, la classe de cabine, la classe tarifaire, le type d'avion, la rangée, etc. Par conséquent, le dépôt des tarifs pour les frais accessoires dans les tarifs n'offre plus aux consommateurs la transparence que les exigences de dépôt des tarifs étaient initialement censées offrir. Au lieu de cela, les frais sont fournis de manière transparente pendant le processus d'achat sur le site Web d'un transporteur ou par l'intermédiaire d'agents de voyages. De plus, comme les tarifs aériens sont devenus dissociés au cours des quinze dernières années, la vente et la disponibilité des frais accessoires ont augmenté et ont permis aux compagnies aériennes d'améliorer les services aux clients en leur fournissant les outils pour personnaliser leur expérience de voyage en fonction de leurs besoins et préférences personnels tout en réduisant le coût global du transport aérien.

2. Évolution et innovation des prix

L'industrie du transport aérien s'efforce de s'éloigner des stratégies de tarification traditionnelles, comme indiqué ci-dessus, afin de faciliter les avantages pour les transporteurs et les consommateurs. Certaines compagnies aériennes ont déjà adopté certaines formes de pratiques tarifaires innovantes et d'autres envisagent de les mettre en œuvre. En fin de compte, l'objectif est de tirer parti des nouvelles technologies et de l'analyse des données pour fournir des ajustements en temps réel (c'est-à-dire une tarification dynamique) au moment des achats en fonction de différents facteurs contextuels.

3. Tarification continue



Les exigences actuelles en matière de dépôt obligent les compagnies aériennes à arrondir le prix optimal au tarif déposé suivant lorsque la classe tarifaire inférieure n'est plus disponible, ce qui entraîne une augmentation des coûts pour les consommateurs et une diminution du nombre de billets vendus.

L'évolution actuelle de la tarification est la mise en œuvre d'une tarification continue grâce à laquelle les prix peuvent être ajustés ou optimisés plus précisément pour refléter les changements de l'offre et de la demande afin de générer un prix inférieur à la prochaine classe tarifaire disponible.

Comme l'illustre la *figure 2*, un prix optimal peut être appliqué entre la classe B et la classe Y lorsque le nombre de sièges dans un avion diminue afin d'offrir aux consommateurs des prix plus élevés pour les quelques sièges restants disponibles à la vente. Une approche traditionnelle obligerait le consommateur à payer le plein tarif de la classe Y, qui est plus élevé que le prix de vente optimal. Actuellement, les dispositions empêchent la

mise en œuvre d'une tarification continue et éliminent par conséquent les avantages associés (c'est-à-dire un prix plus bas) pour les consommateurs.

(a) L'évolution des prix est conforme à la déréglementation du marché

La déréglementation du marché du transport aérien a commencé à la fin des années 70 et s'est poursuivie avec la mise en œuvre d'accords bilatéraux de services aériens (« **ASA** ») libéralisés ASA entre de nombreux pays. Cette déréglementation est visible dans la politique Ciel bleu adoptée par le Canada en 2006 et dans la multitude d'accords bilatéraux de type Ciel ouvert qui ont été négociés depuis lors. La caractéristique distinctive des ASA de type Ciel ouvert par rapport aux formes antérieures d'accords bilatéraux est l'accent mis sur la concurrence et, par conséquent, l'élimination réciproque de l'intervention gouvernementale sur les décisions des compagnies aériennes telles que la tarification. Ces décisions, qui ne sont plus réglementées par les gouvernements par le biais des ASA incluent des facteurs tels que la fréquence des vols, la capacité et, ce qui est important pour les besoins de notre discussion, la tarification. Par exemple, les ASA modernes n'offrent pas aux États des régimes de désapprobation unique sur les décisions de tarification prises par les compagnies aériennes. Au lieu de cela, les compagnies aériennes sont libres de fixer les tarifs qu'elles jugent appropriés sur le marché, sur la base des principes d'une économie de marché libre, tels que l'offre et la demande.²

L'exemption permanente demandée dans la présente demande permettrait donc au régime réglementaire canadien de refléter ces principes et d'être mieux aligné sur les ASA que le Canada a conclus avec de nombreux pays au cours des dernières années.

(b) Évolution supplémentaire des prix

Au fur et à mesure que la technologie progresse et que d'autres facteurs contextuels sont pris en compte, la tarification dynamique peut permettre d'adapter encore davantage les tarifs et les frais accessoires en tenant compte des différents besoins de chaque passager.

Par exemple, les marchés du transport aérien ont été témoins de la tendance croissante des transporteurs à dégroupier les produits de transport aérien et à s'orienter vers une structure tarifaire où les consommateurs ne paient que pour les services dont ils ont besoin. La structure basée sur les frais permet une tarification plus granulaire, où les forfaits de produits auxiliaires offerts peuvent varier selon les passagers et la base des frais est spécifique à chaque segment de clientèle (par exemple, statut de voyageur fréquent, loisirs d'affaires, titulaire de carte de crédit spécifique, etc.). Les clients peuvent également acheter de manière anonyme ou choisir de s'identifier en tant qu'acheteur connu et se voir proposer des prix plus ciblés en fonction de leurs tendances et préférences d'achat.

L'élaboration et la mise en œuvre de stratégies de tarification, qui présentent sans aucun doute des avantages tant pour les consommateurs que pour les opérateurs en raison de prix plus bas et de forfaits plus attrayants, reposent sur la capacité de facturer des prix et des frais qui ne sont pas statiques et pré-enregistrés conformément aux dispositions.

4. Paysage concurrentiel

Alors que les habitudes d'achat des consommateurs ont changé et que la concurrence s'est intensifiée,

² Voir Affaires mondiales Canada : <https://www.international.gc.ca/trade-agreements-accords-commerciaux/agr-acc/other-autre/air-air.aspx?lang=fra>

d'autant plus que le transport aérien s'est progressivement redressé après la pandémie de Covid-19, les compagnies aériennes se sont tournées vers des stratégies de tarification plus innovantes pour les billets et les services auxiliaires afin de répondre aux besoins de leurs clients. Avec les progrès des systèmes d'information, il existe maintenant une technologie qui permet aux transporteurs de prendre rapidement des décisions en matière de prix et de relayer cette information au public en temps réel. Un rapport récent de McKinsey & Co indique que, sur les 400 compagnies aériennes qui étaient membres d'ATPCO, seules 125 d'entre elles continuent de vendre en utilisant le modèle de tarification traditionnel de 26 classes tarifaires.³ Cela signifie que la majorité des membres de l'ATPCO mettent actuellement en œuvre une forme de tarification dynamique. À mesure que d'autres ressources seront disponibles et que des normes seront élaborées et largement déployées pour soutenir la tarification⁴ continue et dynamique, la capacité d'une compagnie aérienne à établir une approche centrée sur le client sera essentielle pour se différencier de ses concurrents.

La mise en œuvre de la tarification dynamique dans la stratégie de vente des transporteurs a été observée dans des compagnies aériennes, telles que Lufthansa Group (octobre 2020), British Airways (décembre 2020), Air France-KLM (mars 2021) et Singapore Airlines (novembre 2022). La transition généralisée vers une tarification dynamique est possible grâce à la déréglementation du transport aérien et est encouragée par les avantages qui peuvent en découler pour tous les consommateurs et les parties prenantes du transport aérien.

À moins que cette demande ne soit accordée, la déconnexion entre les dispositions et la tarification dynamique continuera inévitablement de croître à mesure que de plus en plus de compagnies aériennes passeront à de nouvelles stratégies de tarification.

5. Les dispositions sont indésirables et peu pratiques

En plus de restreindre la mise en œuvre de stratégies de tarification innovantes, telles que la tarification continue, comme décrite ci-dessus, les dispositions ne reflètent pas les réalités du transport aérien moderne. De nombreux transporteurs étrangers qui opèrent à destination et en provenance du Canada ont la lourde et longue tâche de maintenir des tarifs à jour conformément aux exigences canadiennes, alors que souvent leur juridiction d'origine n'a pas d'exigences de dépôt similaires. Cela ajoute de la complexité et des coûts aux compagnies aériennes qui offrent ou souhaitent offrir des services au Canada, ce qui accentue encore davantage le problème de compétitivité des coûts pour les compagnies aériennes desservant le Canada.

Les États-Unis, le plus important partenaire commercial du Canada et le plus grand marché de services aériens internationaux, ont déréglementé leur marché domestique de l'aviation en 1978 et n'exigent plus que les transporteurs américains déposent leurs tarifs domestiques pour les passagers, y compris les frais accessoires, auprès du ministère des Transports. Bien que le régime du transport aérien international soit légèrement plus complexe, le gouvernement américain a exempté la grande majorité des transporteurs aériens américains et étrangers de l'obligation de déclarer leurs tarifs passagers, exigeant seulement que les transporteurs déposent leurs « règles générales » qui régissent, entre autres, les conditions de transport, les franchises de bagages et la responsabilité.⁵

³ Voir la publication : <https://www.travelweekly.com/Travel-News/Airline-News/Airlines-strides-dynamic-pricing>

⁴ L'industrie s'est adaptée aux nouvelles technologies et a transformé les normes dans ce domaine. L'IATA, par exemple, a lancé un programme de voyage appelé New Distribution Capability (NDC) qui permet et améliore la communication entre les compagnies aériennes, les agents et les systèmes tiers. Voir : <https://www.iata.org/en/programs/airline-distribution/retailing/dynamic-offers/#tab-2>

⁵ Voir le document "Airline Rules and Fares" du ministère américain des transports : <https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/airline-rules-fares>.

Enfin, la distinction entre tarifs domestiques et internationaux n'a plus d'utilité. Les dispositions nationales du RTA, contrairement aux paragraphes 110(1) et 110(4) du RTA, n'empêchent pas l'application d'un prix, d'un taux ou de frais à moins qu'ils ne soient déposés auprès de l'Office.⁶ Alors que la distinction entre les marchés internationaux et les marchés domestiques ait pu être justifiée à une époque où les voyages internationaux étaient plus réglementés, où les dispositions tarifaires des tarifs internationaux étaient plus examinées, les accords de transport aérien sont devenus plus libéralisés, et il n'y a sans doute plus de justification sous-jacente à cette distinction entre les réglementations nationales et internationales.

6. Les prix sont transparents et facilement accessibles aux consommateurs

L'article 28 du Règlement sur la protection des passagers aériens garantit que les prix fournis aux consommateurs sont transparents et affichés sous forme de prix total. Il garantit également que chaque service auxiliaire optionnel offert moyennant des frais est également affiché de manière transparente.

Les paragraphes 110(1) et 110(4) du RTA garantissent qu'une version des tarifs d'un transporteur contenant les informations les plus récentes, y compris les politiques et les prix, est mise à la disposition du public pour consultation, car elle définit les droits et les responsabilités contractuels des passagers et des transporteurs.⁷ Cependant, l'aboutissement d'années de modifications et d'ajouts aux tarifs existants a donné lieu à des documents longs et manifestement compliqués.

Les tarifs sont très rarement consultés par les consommateurs et il est très peu probable qu'ils soient utilisés pour déterminer le prix d'un service fourni par un transporteur.

Au lieu de cela, les consommateurs se fient généralement au site Web ou au centre d'appels d'un transporteur, ou aux informations de leur agence de voyages pour obtenir des informations pertinentes concernant les services qu'ils achètent, ou consultent une agence de voyages qui, à son tour, accède électroniquement aux informations fournies par les transporteurs. Les sites Web des compagnies aériennes et des agences de voyages en ligne contiennent toutes les informations pertinentes dans des formats conviviaux, avec des liens vers des sites d'informations supplémentaires. Les sites Web et les systèmes de distribution sont également mis à jour en temps réel, par rapport au processus de mise à jour d'un tarif avec des informations sur les prix, ce qui permet aux transporteurs de diffuser les informations les plus récentes aux consommateurs de la manière la plus efficace possible, y compris sur leurs applications mobiles. Ces informations sur les sites Web sont donc facilement converties en formats mobiles afin que les consommateurs puissent accéder à ces informations via leur téléphone personnel (par rapport aux documents tarifaires qui ne sont pas facilement accessibles via des appareils mobiles en raison de contraintes de formatage spécifiques imposées par la réglementation). La transparence en matière de tarification est renforcée par le fait que les consommateurs reçoivent généralement un détail complet des coûts sur une page récapitulative, qui comprend des informations complètes concernant le tarif payé ainsi que tous les services auxiliaires achetés, avant de finaliser leur transaction.

⁶ S'il est vrai que les tarifs domestiques ne doivent pas être déposés auprès de l'Office, ils doivent néanmoins être fixés dans un tarif et publiés avant d'être appliqués au moment de la vente. Les dispositions comprennent donc également une demande de suppression de l'obligation de publication qui s'applique aux tarifs domestiques afin d'atteindre l'objectif fixé dans la présente demande.

⁷ Voir la note d'interprétation, partie 4.3 sur les tarifs : <https://otc-cta.gc.ca/fra/publication/regles-canada-concernant-bagages-pour-voyages-intercompagnies-note-dinterpretation>

7. Les pouvoirs d'examiner les tarifs et d'accéder aux documents historiques seront maintenus

L'exemption de l'application des dispositions **n'aura aucune** incidence sur les pouvoirs de l'Office de statuer sur les plaintes des passagers concernant les prix et les frais accessoires, car les montants facturés seront disponibles et récupérables. Ces informations sont stockées dans les dossiers des passagers (PNR) qui contiennent des informations pertinentes sur les passagers, notamment leur itinéraire, le tarif payé, les demandes spéciales et tous les services auxiliaires achetés. Les informations relatives aux tarifs de fret sont également stockées et, lorsque les tarifs sont librement négociés, la conservation du contrat entre les parties contiendra toutes les informations pertinentes nécessaires à un éventuel examen par l'Office. Les conditions générales, y compris les règles tarifaires applicables, directement associées aux prix historiques seront également stockées et récupérables.

Conformément aux paragraphes 116(3) du RTA et 67(1)c) de la *Loi sur les transports au Canada*, les transporteurs sont tenus de conserver des dossiers pendant une période de trois ans après la date d'annulation d'un tarif. Il est proposé que les transporteurs puissent plutôt conserver des dossiers historiques des PNR, des tarifs de fret et des modalités associées à ces taxes pendant une période d'au moins trois ans afin que ces renseignements soient facilement accessibles au cas où une inspection serait jugée nécessaire.

Tarifs de fret

L'IATA estime que le dépôt des tarifs de fret n'est pas nécessaire, ni même souhaitable ou commode. Il devrait être laissé aux parties prenantes de trouver un prix optimal. La demande requiert donc également une exemption du dépôt des tarifs de fret.

Taxes d'affrètement

L'article 118 du RTA exige essentiellement que les affréteurs déposent des tarifs et des taxes, même s'ils ont été négociés de manière confidentielle entre des parties privées. Lorsque l'on considère la pratique de l'industrie, la nécessité de déposer des tarifs et des taxes est évidemment impraticable. En fait, de nombreux régulateurs internationaux se sont orientés vers un régime simplifié et modernisé pour les services d'affrètement qui minimise l'intervention gouvernementale dans le fonctionnement des services d'affrètement. Cela comprend l'élimination de l'obligation de déposer des tarifs d'affrètement et, par conséquent, le Canada devrait également supprimer cette exigence en vertu de l'article 118 dans l'intérêt de la réciprocité. À la connaissance de l'IATA, aucun autre pays n'exige le dépôt de taxes d'affrètement auprès des autorités aéronautiques, et le Canada n'a guère besoin de se conformer à cette exigence. Les tarifs et les frais pour chaque location sont également susceptibles d'être nuancés en fonction des conditions de la location.

Enfin, il est peu probable que la transparence des prix et la conservation des informations à des fins de règlement des différends posent un problème, car les parties de ces services non réguliers auront librement négocié les termes du service d'affrètement, et les contrats peuvent être utilisés comme preuve historique au cas où une inspection serait nécessaire. Le maintien de l'exigence prévue à l'article 118 de l'ATR, appliquée aux véritables services non réguliers qui sont peu fréquents et non accessibles au grand public, est donc peu pratique et ne sert qu'à accroître la charge administrative de ces exploitants.

Par conséquent, nous demandons une exemption générale de l'application de l'article 118 ATR pour tous les transporteurs. Une telle exemption est essentielle pour maintenir les principes d'une économie de marché libre, et pour maintenir la libéralisation des marchés et la réciprocité de la déréglementation.

Exemptions similaires accordées précédemment

L'octroi de l'exemption demandée dans la présente demande serait conforme aux exemptions similaires accordées précédemment par l'Agence, qui comprennent :

- Une exemption de l'obligation de déposer les tarifs auprès de l'Office au moins 45 jours avant l'entrée en vigueur des modifications aux tarifs (*art. 115(1) du RTA*) et de l'obligation de déposer les modifications aux horaires de service au moins 10 jours avant l'entrée en vigueur des horaires proposés (*art. 138(3) du RTA*), lorsque l'Office juge souhaitable de ne pas « limiter la capacité des transporteurs aériens canadiens à fournir des services aériens abordables, pratiques et efficaces aux clients et à répondre aux changements de la demande et aux pressions concurrentielles sur le marché de la même manière que les transporteurs aériens étrangers désignés en vertu des accords de transport aérien ayant des exigences moins onéreuses », comme c'est le cas ici;⁸
- Une exemption aux exigences du RTA qui permet de déposer les tarifs de fret international au moyen de versions papier des manuels de tarifs de fret aérien (« **TACT** »), faisant ainsi de l'IATA l'agent de dépôt pour ses membres. Cette exemption a allégé la charge administrative des transporteurs et modifié la réglementation pour l'aligner sur les réalités de dépôt des pratiques du secteur ;⁹
- L'exemption de la publication des guides d'acheminement sur la base de données en ligne IATA TACT lors du dépôt des tarifs internationaux de fret, en raison de l'impraticabilité et de la redondance de la publication des informations d'acheminement pour les taxes sur le système de dépôt des tarifs en ligne ;¹⁰
- Exemption de l'application des dispositions du RTA qui étaient en conflit avec la politique internationale d'affrètement de passagers et la politique internationale d'affrètement tout-cargo qui étaient nouvelles à l'époque. Ces politiques ont levé plusieurs restrictions sur la capacité des affréteurs à exercer leurs activités, mais surtout, ont supprimé l'obligation de déposer les tarifs qui devaient être facturés pour l'affrètement d'un avion. Le marché de l'affrètement a été libéralisé grâce à cette exemption, conformément à la déréglementation générale du marché, et l'exemption a également supprimé les restrictions en matière de prix.¹¹

Conclusion

L'application des dispositions relatives au dépôt des prix, des taux et des taxes est devenue inutile et, à bien des égards, peu pratique et peu souhaitable. En fait, l'application continue de ces dispositions risque d'entraver l'élaboration de stratégies de tarification qui profitent directement aux consommateurs, de diminuer la compétitivité des transporteurs canadiens et de maintenir un fardeau administratif onéreux pour toutes les parties intéressées. Étant donné qu'il n'y aura aucun impact sur la transparence des prix, ni sur la capacité de l'Office de continuer à soulever des préoccupations concernant les conditions générales des tarifs, et que les consommateurs continueront à avoir le droit de déposer des demandes auprès de l'Office sur les questions de prix, maintenant ainsi le statu quo, il n'y a aucun avantage supplémentaire à l'application continue des dispositions. Il est donc respectueusement soumis qu'une exemption devrait être accordée à l'application des dispositions. **En conséquence, l'IATA demande par la présente une exemption permanente de l'application de toutes les dispositions**, sous réserve du maintien de la transparence des prix au cours du

⁸ Ordonnance n° 2021-A-3

⁹ Ordonnance n° 2015-A-60

¹⁰ Détermination n° A-2022-44

¹¹ Ordonnance n° 2001-A-79

processus de vente et de la tenue d'un registre des prix historiques pratiqués.

Merci d'avoir pris le temps d'examiner cette demande. Nous restons disponibles pour en discuter davantage.

Cordialement,

A handwritten signature in black ink that reads "Douglas Lavin". The signature is written in a cursive, flowing style.

Douglas Lavin
Vice-président, membre et relations extérieures, Amérique du Nord
Association du transport aérien international (IATA)
lavind@iata.org