



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

SORTIR DE LA CRISE : UNE ÉTUDE DE L'IMPACT DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 SUR LE SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN

**Rapport du Comité permanent des transports, de
l'infrastructure et des collectivités**

Vance Badawey, président

**JUIN 2021
43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION**

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

**SORTIR DE LA CRISE : UNE ÉTUDE DE L'IMPACT
DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 SUR LE
SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN**

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et des
collectivités**

**Le président
Vance Badawey**

JUIN 2021

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Vance Badawey

VICE-PRÉSIDENTS

Stephanie Kusie

Xavier Barsalou-Duval

MEMBRES

Taylor Bachrach

Fayçal El-Khoury

Angelo Iacono

Helena Jaczek

Michael Kram

Soraya Martinez Ferrada

Churence Rogers

Doug Shipley

Gerald Soroka

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Chris Bittle

Richard Cannings

Ron Liepert

Brian Masse

Elizabeth May

Maninder Sidhu

Mark Strahl

GREFFIER DU COMITÉ

Michael MacPherson

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires

Geneviève Gosselin, analyste

Alexandre Lafrenière, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié les effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	3
SORTIR DE LA CRISE : UNE ÉTUDE DE L'IMPACT DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 SUR LE SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN	9
Introduction.....	9
Une crise sans précédent.....	10
Les restrictions concernant les déplacements.....	10
La protection des travailleurs et des passagers	12
Un secteur qui connecte les Canadiens entre eux et au monde entier	13
La chute du trafic aérien et ses répercussions.....	15
L'incertitude concernant le sort des travailleurs.....	18
NAV CANADA et les évaluations des niveaux de service	20
Crainte pour l'isolement des régions.....	21
Compétitivité du secteur aérien canadien.....	23
Vente de Transat A.T. inc.....	25
Un plan pour assurer la survie et la relance du secteur aérien canadien.....	27
Santé publique et reprise des voyages : un équilibre à atteindre.....	28
Une aide financière à la hauteur des pertes engendrées par la pandémie	30
Une aide financière appréciée, mais insuffisante	31
Une aide financière qui n'est pas un chèque en blanc.....	35
Rembourser les consommateurs pour un service non rendu	36
Stimuler le transport aérien régional.....	39
Assurer la compétitivité de l'industrie aérospatiale canadienne.....	40
Soutenir financièrement NAV CANADA	41
Conclusion	42
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS.....	43
ANNEXE B LISTE DES MÉMOIRES	49
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	51

OPINION COMPLÉMENTAIRE DU BLOC QUÉBÉCOIS..... 53

SOMMAIRE

Le Canada est un pays vaste composé de diverses communautés dispersées d'un océan à l'autre. Un réseau de transport aérien efficace et abordable est essentiel afin de relier ces communautés entre elles, mais aussi avec les grands centres et le reste du monde. Qui plus est, certaines de ces communautés dépendent du transport aérien pour se déplacer pour le travail, pour des rendez-vous médicaux ou encore pour s'approvisionner.

Depuis la mise en œuvre des restrictions sur les déplacements à l'échelle internationale en mars 2020, les compagnies aériennes canadiennes ont annulé la plupart de leurs vols internationaux et ont réduit considérablement le nombre de leurs vols intérieurs réguliers. La chute du trafic aérien a eu des impacts importants sur le revenu des transporteurs, des aéroports, des prestataires de services aéroportuaires et des entreprises aérospatiales. Cette crise sans précédent a entraîné plusieurs mises à pied temporaires et permanentes chez les employés du secteur aérien et a augmenté l'isolement de certaines régions au pays.

C'est dans ce contexte que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a entrepris une étude sur les effets de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie canadienne du transport aérien. Les témoins reçus par le Comité ont proposé diverses solutions afin d'assurer la survie et la relance du secteur tout en maintenant la santé et la sécurité des travailleurs, des passagers et du public canadien au premier rang des priorités.

Bien que la plupart des témoins ont affirmé que l'aide financière fournie par le gouvernement du Canada jusqu'à présent était un bon premier pas, ils ont également convenu que celle-ci est insuffisante compte tenu de l'ampleur de la crise dans l'industrie canadienne du transport aérien. Plusieurs d'entre eux ont réclamé une aide financière plus importante, à la hauteur des pertes engendrées par la pandémie, afin de garantir la compétitivité future de l'industrie sur la scène internationale.

Des témoins ont rappelé au Comité que les mesures d'aide du gouvernement du Canada devaient être équitables envers tous les intervenants du secteur, les plus gros comme les plus petits. Certains ont indiqué qu'il est important que l'aide financière permette le maintien de certaines liaisons aériennes régionales, mais qu'il faut veiller à ce qu'elle ne profite pas uniquement aux grands transporteurs.

Toujours dans l'optique d'assurer la reprise du secteur, plusieurs témoins ont indiqué qu'il était primordial de rétablir la confiance des passagers et de s'assurer que ces derniers continuent de considérer le transport aérien comme étant un moyen de transport sûr et sécuritaire. Des témoins ont également rappelé aux membres du Comité que pour atteindre ce niveau de confiance, les voyageurs devront obtenir un remboursement pour les vols annulés à cause de la pandémie.

Enfin, considérant que les travailleurs du secteur aérien représentent un rouage essentiel au bon déroulement des activités du secteur, mais également que leurs compétences et leur expertise sont recherchées dans d'autres secteurs au pays et ailleurs dans le monde, les mesures d'aide mises en place par le gouvernement doivent assurer le maintien d'un maximum de travailleurs à l'emploi.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1— Soutien de la concurrence

Que le gouvernement du Canada se concentre sur les mesures qui favorisent la concurrence dans le secteur du transport aérien.

Recommandation 2 — Santé et sécurité des travailleurs

Que le gouvernement du Canada prenne des mesures significatives pour améliorer la sécurité des environnements de travail des travailleurs des compagnies aériennes, notamment en reconnaissant le droit de refuser un travail dangereux.

Recommandation 3 — Définition des termes « équipage » et « personnel » dans la réglementation

Que le gouvernement du Canada clarifie les définitions des termes « équipage » et « personnel » dans la réglementation afin de faciliter les déplacements des pilotes et des travailleurs des compagnies aériennes lorsque des restrictions de voyage s'appliquent.

Recommandation 4— Manque d'effectifs à NAV CANADA

Que le gouvernement du Canada agisse pour remédier au manque chronique de personnel et de stagiaires dans différentes installations de NAV CANADA, et ce, en se servant de sa fonction de représentation dans la gouvernance de NAV CANADA et du mandat de sécurité conféré au ministre des Transports.

Recommandation 5 — Fatigue des contrôleurs aériens

Que le gouvernement du Canada envisage de moderniser les règlements sur la fatigue pour les contrôleurs de vol comme il l'a fait récemment pour les pilotes.

Recommandation 6 — Stratégie de relance (protection des emplois)

Que le gouvernement du Canada collabore avec l'industrie et les travailleurs pour concevoir un plan de relance de l'industrie aérienne qui comprend des mesures visant la protection des emplois dans le secteur plus large de l'aérospatiale.

Recommandation 7 — Examens des niveaux de services de NAV CANADA (préoccupations en matière de sécurité et d'économie)

Que le gouvernement du Canada reconnaisse les préoccupations en matière de sécurité et d'économie que des témoins ont soulevées à la suite des réductions de services proposées dans les tours de contrôle et les centres de contrôle aériens de NAV CANADA et que le gouvernement ne fasse jamais de compromis sur la sécurité dans le secteur aérospatial, y compris en veillant à ce que la sécurité ne soit pas compromise dans le cadre de tout ajustement du niveau de service par NAV CANADA.

Recommandation 8 — Examens des niveaux de services de NAV CANADA (rôle du ministre des Transports)

Que le gouvernement du Canada entreprenne de conférer de nouveaux pouvoirs au ministre des Transports pour lui permettre d'exempter les tours de NAV CANADA d'un examen des niveaux de services.

Recommandation 9 — Stratégie de relance

Que le gouvernement du Canada travaille avec la santé publique, l'industrie et les groupes de travailleurs pour établir une stratégie de redémarrage de l'aviation, qui doit être en place le plus tôt possible, qui reflète une prise de décision fondée sur la science et les données en ce qui concerne les tests et les mesures de quarantaine, et qui permettra une réouverture progressive du transport aérien international et fournira une voie claire pour la réouverture des voyages intérieurs.

Recommandation 10 — Durée de la quarantaine

Que le gouvernement du Canada, en consultation avec les autorités de la santé publique et l'industrie aérienne, examine la relation entre le dépistage des passagers et la quarantaine imposée afin de déterminer la possibilité de faire passer la durée de la quarantaine à 10 ou à 7 jours au lieu de 14 jours.

Recommandation 11 — Tests de dépistage rapide

Que le gouvernement du Canada, de concert avec les autorités de la santé publique, les administrations aéroportuaires et les travailleurs du secteur aérien, envisage la possibilité de recourir davantage aux tests de dépistage rapide avant l'embarquement des passagers aux aéroports.

Recommandation 12 — Renforcement des exigences relatives à la quarantaine

Que le gouvernement du Canada renforce les normes applicables à la quarantaine passée en hôtel et qu'il veille, à cet égard, au maintien d'exigences strictes pour tous les passagers aériens arrivant de l'étranger.

Recommandation 13 — Projets pilotes

Que le gouvernement du Canada, sous la direction des responsables de la santé publique, applique les leçons retenues à la suite des projets pilotes de dépistage rapide dans tous les aéroports canadiens.

Recommandation 14 — Conditions pour recevoir du soutien financier

Que le gouvernement du Canada prolonge dès que possible le soutien offert au secteur du transport aérien, à condition toutefois que (a) les compagnies aériennes remboursent les clients qui n'ont pas pu prendre leur avion en raison de la pandémie; (b) les liaisons régionales soient rétablies pour que les communautés qui ont perdu le service aérien pendant la pandémie puissent être de nouveau desservies; (c) les contrats avec les sociétés aérospatiales canadiennes soient respectés; (d) les agences de voyage indépendantes ne perdent pas leurs commissions lors du remboursement des passagers aériens; (e) aucun soutien financier reçu ne soit consacré à une hausse de la rémunération des dirigeants; au rachat d'actions; ou au versement de dividendes aux actionnaires; (f) l'aide financière est directement liée à la protection des emplois et à la réembauche de travailleurs et (g) l'entretien des aéronefs des compagnies aériennes canadiennes a lieu au Canada.

Recommandation 15 — Participation en capital dans les compagnies aériennes canadiennes

Que le gouvernement du Canada envisage d'acquérir une participation en capital dans les compagnies aériennes canadiennes qui reçoivent de l'argent public, pour être plus en mesure de s'assurer que leurs activités servent l'intérêt public.

Recommandation 16 — Protection des emplois

Que toute aide financière fournie par le gouvernement du Canada au secteur du transport aérien, dans le cadre de sa stratégie de redémarrage, soit liée directement à la protection des emplois et à la réembauche de travailleurs.

Recommandation 17 — Participation des syndicats

Que le ministre des Transports collabore étroitement avec les représentants syndicaux pour déterminer et négocier le soutien offert au secteur du transport aérien.

Recommandation 18 — Prolongation de la subvention salariale

Que le gouvernement du Canada prolonge au-delà de juin la subvention salariale destinée au secteur du transport aérien, compte tenu du fait que le secteur aura besoin d'un peu de temps pour se remettre, même après la vaccination de masse.

Recommandation 19 — Allègement des loyers

Que le gouvernement du Canada envisage de prolonger les mesures d'allègement des loyers destinées aux aéroports de grande taille et de taille moyenne au-delà de 2020-2021, pour donner à l'industrie aérienne le temps de se remettre des impacts subis durant la pandémie de COVID-19.

Recommandation 20 — Examen du cadre législatif

Que le gouvernement du Canada modifie les lois et les règlements sur la protection des passagers aériens pour rendre explicite le droit préexistant des passagers de se faire rembourser lorsque les compagnies aériennes sont incapables d'assurer leur transport dans un délai raisonnable, même dans les cas qui échappent à leur volonté (par exemple, une grave urgence de santé publique).

Recommandation 21 — Empêcher la capture réglementaire à l'Office des transports du Canada

Que l'Office des transports du Canada soit tenu d'expliquer les mesures qu'il prend pour empêcher la capture réglementaire.

Recommandation 22 — Reconnaissance du droit des passagers au remboursement

Que le gouvernement du Canada reconnaisse l'existence d'un droit fondamental des passagers de se faire rembourser le prix des vols annulés, outre les protections énoncées dans le Règlement sur la protection des passagers aériens.

Recommandation 23 — Remboursement intégral

Que le gouvernement du Canada exige immédiatement que toutes les compagnies aériennes canadiennes remboursent intégralement les passagers qui n'ont pas pu prendre leur avion en raison de la pandémie.

Recommandation 24 — Projet de loi C-249

Que le Comité recommande à la Chambre des communes d'étudier le plus rapidement possible le projet de loi C-249 afin de procéder à son adoption dans les plus brefs délais pour assurer la protection des droits des passagers à un remboursement.

Recommandation 25 — Soutien des liaisons régionales

Que le gouvernement du Canada veuille à ce que les régions éloignées et du Nord aient accès à un service aérien fiable, efficace et abordable, et à ce que le soutien financier et structurel offert aux transporteurs aériens soit équitable et permette aux petits transporteurs de concurrencer les gros.

Recommandation 26 — Répartition équitable du soutien financier

Que toute aide financière fournie par le gouvernement du Canada aux transporteurs aériens soit accordée dans un esprit d'équité et de proportionnalité, de manière à bénéficier également aux petits transporteurs et aux transporteurs régionaux.

Recommandation 27 — Soutien financier aux aéroports de petite taille et aux aéroports régionaux

Que le gouvernement du Canada explore des moyens de soutenir financièrement les aéroports de petite taille et les aéroports régionaux qui ont subi une baisse des revenus en raison de la suspension de vols.

Recommandation 28 — Élaboration d'une stratégie nationale sur l'aérospatiale

Que le gouvernement du Canada, en partenariat avec l'industrie aérospatiale, élabore une stratégie nationale sur l'aérospatiale qui tiendra compte des secteurs civils, de la défense et de l'espace et qui servira notamment à former des travailleurs qualifiés, à maintenir les effectifs et à faciliter la transition vers les nouvelles technologies, notamment les technologies durables à faible émission de carbone.

Recommandation 29 — Financement d'urgence pour NAV CANADA

Que le gouvernement du Canada envisage de verser des fonds d'urgence à NAV CANADA pour permettre à l'organisation de maintenir ses opérations pendant la pandémie, jusqu'à ce que l'activité aérienne revienne aux niveaux antérieurs.

Recommandation 30 — Autres modes de financement de NAV CANADA

Que le gouvernement du Canada explore de nouveaux modes de financement de NAV CANADA qui assureraient une plus grande stabilité en cas de déclin du nombre de passagers, le maintien de l'accès aux vols essentiels et une plus grande responsabilisation à l'égard de la prise de décisions, notamment en limitant les circonstances dans lesquelles NAV CANADA peut réduire ses effectifs ou la rémunération des employés.

Recommandation 31 — Leçons retenues

Que Transports Canada produise un rapport sur les « leçons retenues », assorti de recommandations, proposant des interventions à mettre en place en cas d'éventuelles situations d'urgence – telles que la crise de la COVID-19 – qui entraînent l'application sur une longue période de restrictions en matière de voyages.



SORTIR DE LA CRISE : UNE ÉTUDE DE L'IMPACT DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 SUR LE SECTEUR DU TRANSPORT AÉRIEN

INTRODUCTION

À la suite de la mise en œuvre des restrictions sur les déplacements à l'échelle internationale en mars 2020, les compagnies aériennes commerciales ont connu une baisse importante de l'achalandage de passagers et de leurs recettes. L'Association du transport aérien international (IATA) estime que le trafic aérien a chuté de 66 % en 2020 par rapport à 2019, ce qui correspond au « pire déclin de l'histoire de l'aviation »¹.

Depuis le 13 mars 2020, le gouvernement du Canada déconseille tous les déplacements non essentiels à l'extérieur du Canada afin de limiter l'introduction et la transmission de la COVID-19 au pays². Les compagnies aériennes canadiennes ont annulé la plupart de leurs vols internationaux et réduit considérablement leurs vols intérieurs réguliers; certaines compagnies ont suspendu de nombreux vols de façon temporaire ou indéfinie.

La réduction considérable des activités du secteur aérien a entraîné d'importantes perturbations au niveau des emplois dans le secteur. Les compagnies aériennes ont eu recours à des mises à pied temporaires ou permanentes, à des baisses de salaire ou encore à des réductions d'heures. La chute du trafic aérien a aussi eu des impacts importants sur les revenus des aéroports et des prestataires de services aéroportuaires comme NAV CANADA. Prévoyant une baisse de la demande pour leurs produits, plusieurs entreprises du secteur aérospatial ont aussi procédé à des réductions d'effectif.

C'est dans ce contexte que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (le Comité) a adopté la motion suivante le 29 octobre 2020 :

Que, conformément à l'article 108(2) du Règlement, le Comité entreprenne une vaste étude des effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien; qu'au moins huit réunions soient prévues pour cette étude; que la portée de la vente

1 Association du transport aérien international [IATA], [2020, la pire année de l'histoire pour la demande de voyages aériens](#), communiqué, 3 février 2021.

2 Affaires mondiales Canada, [Le gouvernement du Canada conseille aux Canadiens d'éviter les voyages non essentiels à l'étranger](#), 13 mars 2020.



d’Air Transat sur le secteur soit le premier point examiné dans le cadre de cette étude.

Le Comité a consacré douze réunions à cette étude, a entendu 60 témoins et a reçu huit mémoires. Cette étude prend place alors que le ministre des Transports a annoncé le 8 novembre 2020 que le gouvernement du Canada comptait mettre sur pied une série de mesures d’aide destinées aux compagnies aériennes, aux aéroports et au secteur aérospatial³. Cette aide serait soumise à des conditions strictes, incluant le remboursement des billets d’avion pour les vols annulés et le maintien des liaisons aériennes régionales.

UNE CRISE SANS PRÉCÉDENT

« L’année dernière [2020] a été catastrophique. Il n’y a aucune autre façon de la décrire. S’il y a eu reprise durant la saison d’été de l’hémisphère Nord, elle a été interrompue en automne et la situation s’est empirée dramatiquement durant la saison des fêtes de fin d’année, alors que des restrictions plus strictes ont été imposées en raison des nouvelles éclosions et des nouvelles souches de COVID-19 ».

[Alexandre de Juniac](#),

Directeur général et chef de la direction, Association du transport aérien international

Les restrictions concernant les déplacements

Le 25 mars 2020, la ministre fédérale de la Santé a annoncé un décret d’auto isolement obligatoire de 14 jours pour les personnes entrant au Canada, qu’elles présentent ou non des symptômes de la COVID-19⁴. Depuis le 7 janvier 2021, les passagers entrant au

3 Transports Canada, [Déclaration du ministre Garneau sur des mesures visant à protéger les Canadiens des répercussions de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien](#), déclaration, 8 novembre 2020,

4 [Décret visant la réduction du risque d’exposition à la COVID-19 au Canada \(obligation de s’isoler\)](#), 2020-0175.

Canada sont aussi tenus de fournir à leur compagnie aérienne une preuve de résultat négatif au dépistage de la COVID-19⁵.

À ces mesures s'ajoute la suspension de tous les vols des transporteurs aériens canadiens à destination et en provenance du Mexique et des pays des Caraïbes depuis le 31 janvier 2021⁶. Le gouvernement du Canada a également décidé de suspendre tous les vols de passagers commerciaux et privés en provenance du Pakistan et de l'Inde à compter du 22 avril 2021⁷. Qui plus est, les vols internationaux à destination du Canada peuvent uniquement atterrir aux aéroports internationaux de Toronto, de Montréal, de Calgary et de Vancouver depuis le 3 février 2021⁸. Finalement, depuis le 22 février 2021, les voyageurs aériens arrivant au Canada doivent subir un test de dépistage de la COVID-19 à leur arrivée, en plus du test qu'ils doivent faire avant le départ. Les voyageurs doivent également effectuer une réservation pour trois nuits dans un hôtel approuvé par le gouvernement du Canada en attendant le résultat du test de dépistage. Le test à l'arrivée et les nuitées à l'hôtel sont aux frais des voyageurs. Suite à un résultat négatif, les voyageurs peuvent poursuivre leur quarantaine à la maison. Advenant un résultat positif, ils sont redirigés vers un centre de la Santé publique désigné par le gouvernement fédéral.

Depuis le mois de mars 2020, des restrictions de déplacement ont également été mises en œuvre par certaines provinces et territoires. Par exemple, entre le 3 juillet et le 23 novembre 2020, les provinces atlantiques ont convenu de former une « bulle » permettant à la fois la libre circulation des résidents entre les quatre provinces et le contrôle des personnes provenant d'une autre région⁹. Ces derniers, sauf exception, devaient faire une quarantaine de 14 jours dès leur entrée au sein de cette bulle. Les restrictions au sein de ces provinces ont évolué depuis, mais des barrières à l'entrée sont toujours en place pour les voyageurs interprovinciaux.

5 Transports Canada, [*Nouvelles exigences en matière de dépistage de la COVID-19 avant le départ entrant en vigueur pour tous les voyageurs aériens qui arrivent au Canada*](#), communiqué, 6 janvier 2021.

6 Au moment de son annonce, le 29 janvier 2021, cette mesure devait être en vigueur jusqu'au 30 avril 2021. Gouvernement du Canada, [*Le gouvernement du Canada adopte des restrictions supplémentaires s'appliquant aux voyages internationaux*](#), communiqué, 29 janvier 2021.

7 Au moment de son annonce, le 22 avril 2021, cette mesure devait être en vigueur pour une durée de 30 jours. Transports Canada, [*Le gouvernement du Canada suspend les vols en provenance de l'Inde et du Pakistan*](#), communiqué, 22 avril 2021.

8 Les aéroports sélectionnés sont les suivants : l'aéroport international Toronto Pearson, l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, l'aéroport international de Calgary et l'aéroport international de Vancouver.

9 Île-du-Prince-Édouard, [*PEI to participate in Atlantic travel bubble starting July 3*](#), communiqué, 24 juin 2020 [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].



La protection des travailleurs et des passagers

Depuis le 20 avril 2020, Transports Canada exige aux passagers des vols au départ ou à destination du Canada de montrer qu'ils ont un masque non médical ou un couvre-visage au moment de l'embarquement¹⁰. Les voyageurs âgés de plus de deux ans sont tenus de se couvrir le visage lorsqu'ils sont incapables de respecter au moins deux mètres de distance les uns des autres. Le 3 juin 2020, le ministre des Transports a dévoilé de nouveaux règlements exigeant que les employés du secteur de l'aviation, y compris les agents des compagnies aériennes et les agents de contrôle des aéroports, portent un masque non médical ou un couvre-visage dans les zones réglementées des aéroports¹¹.

Le 14 août 2020, le gouvernement fédéral a annoncé la publication du *Plan de vol du Canada pour la navigation dans le contexte de la COVID-19*, qui sert de fondement aux mesures actuelles et futures prises par le Canada afin de réduire les risques pour la santé publique posés par la COVID-19 durant un voyage aérien¹². Ce plan comprend une série de mesures de sécurité, incluant les suivantes :

- la vérification de la température des personnes dans les aéroports canadiens les plus achalandés et aux points de départ de tous les vols à destination du Canada;
- une limitation des services aux passagers et des déplacements des passagers durant le vol;
- des pratiques et mesures de nettoyage et de désinfection renforcées¹³.

Différents acteurs du secteur aérien canadien ont aussi pris leurs propres initiatives en matière de santé et d'hygiène. Par exemple, les représentants d'Air Canada et de WestJet ont mentionné lors de leurs témoignages avoir élaboré des politiques et mis en place des programmes qui étaient parfois en avance sur la réglementation fédérale, afin

10 Transports Canada, [*Mise en place de nouvelles mesures relatives aux masques non médicaux et aux couvre-visages dans le réseau de transport du Canada*](#), communiqué, 17 avril 2020.

11 Transports Canada, [*Document d'information : Mise en œuvre de nouvelles mesures relatives à l'utilisation de couvre-visages dans le secteur des transports du Canada*](#).

12 Transports Canada, [*Plan de vol du Canada pour la navigation dans le contexte de la COVID-19*](#).

13 Transports Canada, [*Le gouvernement du Canada publie le Plan de vol du Canada pour la sécurité des voyages aériens*](#), communiqué, 14 août 2020.

d'assurer la santé et la sécurité des passagers et de l'équipage¹⁴. Cela dit, [Wesley Lesosky](#), président de la composante d'Air Canada du Syndicat canadien de la fonction publique, considère que le gouvernement du Canada devrait « mieux protéger le droit des travailleurs des compagnies aériennes à un milieu sain et sécuritaire, y compris leur droit de refuser un travail dangereux ». Il a fait la remarque suivante au sujet des premiers mois de la pandémie :

Nos membres ont vécu l'enfer pendant les premiers mois de la pandémie, et l'organisme de réglementation a refusé d'agir lorsque nous avons essayé d'exercer des pressions afin d'obtenir que des mesures de protection soient prises pour rendre nos emplois plus sécuritaires.

Un secteur qui connecte les Canadiens entre eux et au monde entier

« Si on ferme le robinet de l'aviation, il faut prendre garde de ne pas fermer involontairement la chaîne d'approvisionnement des biens essentiels pour les Canadiens, dont le courrier, l'équipement de protection individuelle, les produits pharmaceutiques et d'autres produits ».

[Rob Giguère](#),

Président-directeur général, Association des pilotes d'Air Canada

Le Canada est un grand pays avec une population dispersée d'un océan à l'autre. Un réseau de transport aérien efficace et relié aux grands centres est essentiel non seulement pour permettre aux Canadiens de se déplacer à l'intérieur du pays, mais aussi pour voyager à l'international et accueillir les voyageurs étrangers. Pour plusieurs collectivités dans les régions éloignées et du Nord, le transport aérien assure le déplacement des travailleurs, comme dans le secteur minier, ou encore l'acheminement

14 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités [TRAN], *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature : [David Rheault](#) (directeur général, Affaires gouvernementales et Relations avec les collectivités, Air Canada) et [Andy Gibbons](#) (directeur, Relations gouvernementales et affaires réglementaires, WestJet Airlines Ltd. [WestJet]).



de marchandises, telles que la nourriture ou les médicaments¹⁵. Durant certaines périodes de l'année, il peut aussi constituer la seule source d'approvisionnement viable dans certaines régions du pays¹⁶.

Selon l'IATA, le secteur du transport aérien supporte directement et indirectement 633 000 emplois au Canada¹⁷. Elle estime également que le secteur représente environ 3,2 % du produit intérieur brut du pays (environ 49 milliards de dollars américains) si l'on prend en compte les dépenses des voyageurs étrangers.

Au niveau domestique, Air Canada et ses filiales représentent 54 % de la capacité de sièges-kilomètres alors que WestJet représente 32 % de la capacité¹⁸. Air Transat et Sunwing Airlines sont quant à eux les deux plus importants transporteurs loisir au Canada, notamment vers les destinations soleil. Les aéroports les plus achalandés en termes de passagers sont ceux de Toronto (Pearson), Vancouver, Montréal (Trudeau) et Calgary.

Lors de son témoignage, [Mike Mueller](#), vice-président principal de l'Association des industries aérospatiales du Canada, a insisté sur le fait que le Canada figure parmi les leaders mondiaux de l'aérospatial. La majorité des emplois de type manufacturier se trouvent au Québec (51 %) et en Ontario (30 %) alors que 41 % des emplois concernant les services d'entretien, de réparation et de révision (communément appelés services ERR) sont situés dans les provinces de l'Ouest¹⁹.

15 TRAN, *Témoignages* : [Julian Roberts](#) (président-directeur général, Pascan inc [Pascan]).

16 TRAN, *Témoignages* : [Lawrence Hanson](#) (sous-ministre adjoint, Politiques, ministère des Transports [Transports Canada]).

17 IATA, *L'importance du transport aérien au Canada*, IATA Economics.

18 Transports Canada. *Les transports au Canada 2019 : Addenda statistique*, 2020. Veuillez noter que l'Addenda statistique est uniquement disponible sur demande.

19 Innovation, Sciences et Développement économique Canada et l'Association des industries aérospatiales du Canada, [État de l'industrie aérospatiale canadienne 2019](#).

La chute du trafic aérien et ses répercussions

« Les opérations sont à des niveaux de 80 à 90 % inférieurs à ceux de l'an passé. Certains exploitants ont complètement suspendu leurs activités. Des dizaines de milliers d'emplois ont été perdus. Les recettes sont à peine suffisantes pour faire face à nos obligations à court terme ».

[John McKenna](#),

Président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada

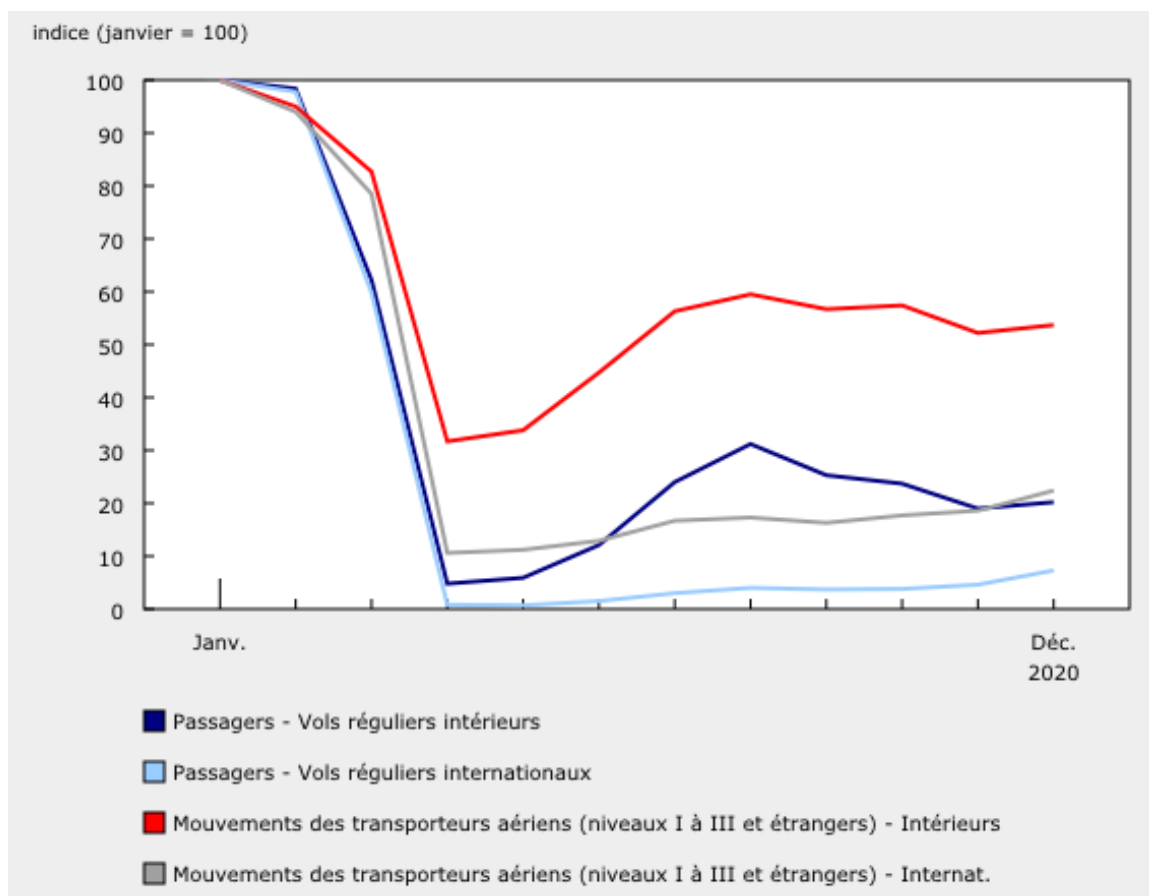
Suite à la fermeture des frontières en mars 2020, le mois d'avril a connu une baisse de 97 % du nombre de passagers transportés par des transporteurs canadiens de niveau I²⁰ par rapport à avril 2019²¹. La demande pour les voyages a légèrement augmenté durant l'été sans toutefois atteindre les niveaux de 2019, pour ensuite stagner à l'automne.

20 Les transporteurs aériens de niveau I transportent un minimum de 2 millions de passagers payants ou au moins 400 000 tonnes de fret par année.

21 Statistique Canada, [Statistiques mensuelles sur l'aviation civile, décembre 2020](#), 25 février 2021.



Figure 1 — Indices des passagers transportés et des mouvements des transporteurs aériens, intérieurs et internationaux, janvier à décembre 2020



Source : Statistique Canada, [Statistiques mensuelles sur l'aviation civile, décembre 2020](#), 25 février 2021.

Des témoins ont parlé d'une baisse d'environ 90 % du nombre de passagers depuis le début de la pandémie²². À titre d'exemple, [Hillary Marshall](#), vice-présidente des relations avec les parties prenantes et communications pour l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, a fait savoir que le trafic de passagers au troisième trimestre de 2020 a été inférieur de 88 % par rapport à la même période en 2019 à l'aéroport Pearson de Toronto. Cela a coïncidé avec une perte de revenu de 63 % et a mené à l'annonce d'une

22 TRAN, *Témoignages* : [Brian Grant](#) (président, Regional Community Airports of Canada [RCAC]); [Daniel-Robert Gooch](#) (président, Conseil des aéroports du Canada [CAC]); [John McKenna](#) (président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada [ATAC]); [Hillary Marshall](#) (vice-présidente, Relations avec les parties prenantes et communications, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto [GTAA]); [Hanson](#) (Transports Canada) et Chorus Aviation inc., [mémoire](#).

réduction des effectifs de 27 % en juillet 2020 et à une réduction considérable des dépenses de fonctionnement et d'immobilisations.

[Lawrence Hanson](#), sous-ministre adjoint des politiques au ministère des Transports a fait remarquer que le système aérien canadien a toujours été financé par les passagers en fonction d'un mode utilisateur-payeur. Dans le contexte actuel, les aéroports et les compagnies aériennes se retrouvent donc à devoir continuer de payer des coûts fixes importants avec peu ou pas de recettes compensatoires depuis mars 2020. [Gerry Bruno](#), conseiller de la haute direction de la présidente et directrice générale de l'Administration de l'aéroport de Vancouver, a illustré cet état de fait en affirmant qu'en plus de restreindre au maximum ses dépenses, l'Administration de l'aéroport de Vancouver a dû contracter un emprunt supplémentaire de 600 millions de dollars afin d'arriver à opérer avec des revenus limités durant les deux prochaines années. Il a signalé que l'aéroport fonctionnait essentiellement « avec de l'argent emprunté ».

Avec l'arrivée des variants de la COVID-19 au Canada et la mise en œuvre de nouvelles mesures concernant la quarantaine et le dépistage pour les voyageurs désirant entrer au pays au début de 2021, il est difficile de prévoir quand le secteur aérien retrouvera un niveau de trafic similaire à 2019. L'IATA estime que la demande en 2021 devrait représenter 43 % de la demande de 2019²³. Certains témoins ont parlé d'une possible reprise du trafic aérien à des niveaux semblables à 2019 d'ici trois à cinq ans²⁴.

[Andy Gibbons](#), directeur des relations gouvernementales et affaires réglementaires pour WestJet Airlines a évoqué un délai de six ans et demi, mais a rappelé au Comité qu'il était difficile de faire des prédictions dans le contexte actuel.

23 IATA révisé régulièrement ses prévisions pour 2021 en fonction de l'évolution de la crise sanitaire. La prévision mentionnée ci-haut a été publiée le 21 avril 2021. IATA, [Reduced Losses but Continued Pain in 2021](#), communiqué, 21 avril 2021 [DISPONIBLE EN ANGLAIS SEULEMENT].

24 TRAN, *Témoignages* : [Rheault](#) (Air Canada); [Gooch](#) (CAC); [Ray Bohn](#) (président-directeur général, NAV CANADA) et [Derek Ferguson](#) (représentant, Grande loge, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada [AIMTA Canada]).



L'incertitude concernant le sort des travailleurs

« Environ trois quarts de nos membres ont actuellement perdu leur emploi et se demandent s'il y aura même une industrie dans laquelle ils pourront travailler de nouveau une fois que la poussière de la pandémie sera retombée. Il va sans dire que cette année a été difficile pour nous ».

Wesley Lesosky,

Président, Composante d'Air Canada du Syndicat canadien de la fonction publique

En raison de la baisse importante du trafic aérien et de la rationalisation des dépenses, les employeurs du secteur de l'aviation – qu'il s'agisse d'autorités aéroportuaires, de compagnies aériennes ou d'entreprises aérospatiales – ont procédé à des licenciements temporaires ou permanents et à des réductions de salaire. Air Canada a indiqué avoir licencié plus de 20 000 employés depuis le début de la pandémie alors que WestJet a informé le Comité avoir 5 600 employés encore actifs alors que 1 000 employés sont en congé et 4 000 autres ont quitté l'entreprise de façon permanente depuis le début de la pandémie²⁵. Christopher Rauenbusch, président de la section locale 4070 du syndicat canadien de la fonction publique et agent de bord chez WestJet depuis 19 ans, a indiqué au Comité qu'il avait évité de près une mise à pied. En effet, il a spécifié qu'en date du 26 janvier 2021, aucun agent de bord ayant moins de 17 ans de service ne travaillait activement chez WestJet.

Des témoins se sont aussi dits préoccupés du fait que des pilotes sont en congé depuis plusieurs mois; certains craignent que la profession devienne moins attractive si les emplois ne sont plus garantis²⁶. Cela aurait pour conséquence d'aggraver la pénurie de pilotes qui sévissait déjà avant la pandémie de COVID-19²⁷. Ces témoins se sont aussi inquiétés pour le maintien des compétences des pilotes qui demeurent inactifs durant

25 TRAN, *Témoignages* : Rheault (Air Canada) et Gibbons (WestJet).

26 TRAN, *Témoignages* : Rob Giguere (président-directeur général, Association des pilotes d'Air Canada [APAC]); Capitaine Tim Perry (président, Air Line Pilots Association Canada, Air Line Pilots Association International) et Jerry Dias (président national, Unifor).

27 TRAN, À l'appui des écoles de pilotage au Canada, 29^e rapport, avril 2019.

une longue période. Des préoccupations similaires ont été soulevées à propos des contrôleurs aériens et des technologues en électronique.

NAV CANADA, l'organisme privé à but non lucratif qui fournit des services de navigation aérienne civile au Canada, a éliminé plus de 720 postes, soit environ 14 % de son effectif, depuis le début de la pandémie²⁸. Selon [Doug Best](#), président-directeur général de l'Association canadienne du contrôle de trafic aérien, il manquait déjà 13 % des contrôleurs de la circulation aérienne avant la pandémie et la facture des heures supplémentaires était de 100 millions de dollars à NAV CANADA. [Debi Daviau](#), présidente de l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada, a ajouté que même si le trafic aérien a grandement diminué, la charge de travail n'est pas moindre pour les employés actifs qui « doivent mettre les bouchées doubles » afin de pallier le manque de personnel. En plus des coupures de postes, la société aurait également mis fin à la plupart des stages, ce qui pourrait avoir des conséquences à plus long terme pour l'organisation considérant que la formation d'un contrôleur aérien peut prendre de deux à trois ans²⁹.

Dans un même ordre d'idées, [Matt Wayland](#), assistant exécutif du vice-président international et directeur canadien des relations gouvernementales de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité, a alerté le Comité sur le fait que les technologues en électronique qui ont été mis à pied par NAV CANADA pourraient être recrutés dans d'autres secteurs au pays et ailleurs dans le monde puisque leurs compétences et leur expertise sont très recherchées. Des préoccupations similaires ont été soulevées par des représentants de l'industrie aérospatiale, soulignant qu'un des plus grands atouts de l'industrie est sa main-d'œuvre hautement qualifiée³⁰.

28 [Bohn](#) (NAV CANADA).

29 TRAN, *Témoignages* : [Doug Best](#) (président-directeur général, Association canadienne du contrôle du trafic aérien [ACCTA]) et Association des pilotes et des propriétaires de hangar de Saint-Jean-sur-Richelieu, [mémoire](#).

30 TRAN, *Témoignages* : [Mike Mueller](#) (vice-président principal, Association des industries aérospatiales du Canada [AIAC]) et [Andrew Petrou](#) (président du conseil d'administration, Downsview Aerospace Innovation and Research).



NAV CANADA et les évaluations des niveaux de service

« Un fait important que tous les députés [...] doivent connaître, c'est qu'au Canada, le contrôle de la circulation aérienne relève uniquement de NAV CANADA et d'aucune autre entité. Nav Canada n'a ni équivalent ni concurrents ».

Debi Daviau,
présidente, Institut professionnel de la fonction publique du Canada

En plus de fournir des services de contrôle de la circulation aérienne et d'information de vol d'un océan à l'autre, NAV CANADA offre également des infrastructures de communication, de navigation et de surveillance ainsi que des systèmes de gestion du trafic aérien qui fonctionnent en tout temps³¹. La société est régie par la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* et recouvre ses dépenses d'exploitation avec les frais de service qu'elle charge à ses clients, soit les compagnies aériennes et les exploitants d'aéronefs. Considérant que le trafic aérien au Canada a chuté d'environ 90 % depuis mars 2020, les revenus de NAV CANADA ont diminué considérablement³². Ainsi, la société a procédé à une diminution de ses dépenses, a réduit son effectif et a augmenté ses frais de service d'environ 30 % pour l'exercice de 2021.

Les témoins ont tenu à souligner l'excellent bilan de NAV CANADA en matière de sécurité, mais se sont montrés inquiets de l'impact de la réduction des effectifs et de la capacité réduite sur la sécurité des opérations lorsque le trafic aérien reprendra³³. À cet effet, NAV CANADA a lancé un examen des niveaux de service dans sept tours de contrôle et des employés ont reçu des lettres les informant de la vulnérabilité de leur

31 TRAN, *Témoignages* : Bohn (NAV CANADA).

32 TRAN, *Témoignages* : Bohn (NAV CANADA).

33 TRAN, *Témoignages* : Joseph Sparling (président, Air North); Paul Cameron (gestionnaire des opérations et secrétaire aux affaires financières, Fraternité internationale des ouvriers en électricité [FIOE]); Matt Wayland (assistant exécutif du vice-président international et directeur canadien des relations gouvernementales, FIOE); Debi Daviau (présidente, Institut professionnel de la fonction publique du Canada [IPFPC]); Best (ACCTA) et Dias (Unifor).

poste advenant une possible diminution des services³⁴. Afin de préserver les emplois et la sécurité de l'espace aérien canadien, certains témoins, dont l'[Association des pilotes et propriétaires de hangar de l'Aéroport de Saint-Jean-sur-Richelieu](#), considèrent que la tenue de ces examens ou encore la fermeture envisagée de tours de contrôle devraient être suspendues jusqu'à nouvel ordre³⁵.

[David Rheault](#), directeur général des affaires gouvernementales et des relations avec les collectivités pour Air Canada, a déclaré que la perte d'une tour de contrôle pourrait rendre les opérations plus complexes en provoquant davantage de déroutements vers d'autres aéroports, ce qui pourrait augmenter les coûts pour les transporteurs.

[Ray Bohn](#), président-directeur général de NAV CANADA, a insisté sur le fait que les examens des niveaux de service des tours de contrôle reposent sur la circulation aérienne avant la pandémie et celle qui est prévue après la pandémie. Reconnaisant les préoccupations exprimées par divers témoins, il a également assuré le Comité que la sécurité aérienne ne serait pas compromise, quel que soit le résultat de ces examens³⁶.

[Michael Keenan](#), sous-ministre au ministère des Transports, a insisté sur le fait que NAV CANADA ne peut modifier ses niveaux de service que si « Transports Canada étudie le changement proposé et convient qu'il ne sacrifie pas la sécurité »³⁷.

Crainte pour l'isolement des régions

« La pandémie de la COVID-19 a eu des effets débilissants sur le trafic de passagers et la viabilité des entreprises dans tous les secteurs de l'aviation, en particulier sur les composantes régionales du système ».

[Brian Grant](#),

Président, Les aéroports communautaires régionaux du Canada

34 TRAN, *Témoignages* : [Best](#) (ACCTA) et [Bohn](#) (NAV CANADA).

35 TRAN, *Témoignages* : [Best](#) (ACCTA) et [Wayland](#) (FIOE).

36 TRAN, *Témoignages* : [Bohn](#) (NAV CANADA).

37 Le 15 avril 2021, NAV CANADA a annoncé qu'elle maintiendrait le service de contrôle de la circulation dans certaines villes canadiennes, dont Fort McMurray, Whitehorse et Saint-Jean-sur-Richelieu. NAV CANADA, [Le service de contrôle de la circulation aérienne maintenu dans certaines villes canadiennes](#), communiqué, 15 avril 2021.



Alors que l'accès à un réseau de transport aérien régional efficace et fiable dans un pays aussi grand que le Canada fait largement consensus auprès des témoins qui ont participé à la présente étude, certains se sont montrés inquiets des conséquences néfastes que la pandémie de COVID-19 pourrait avoir sur la connectivité régionale au pays³⁸.

[Brian Grant](#), président des Aéroports communautaires régionaux du Canada, a affirmé que la majorité des aéroports régionaux et municipaux ont subi une perte de plus de 90 % du nombre de passagers et de plus de 70 % de leurs revenus depuis le début de la pandémie. La baisse de la demande pour des déplacements aériens interrégionaux a poussé des transporteurs, dont Air Canada et WestJet, à suspendre de façon temporaire ou permanente certains vols³⁹. Porter Airlines, qui se concentre en grande partie sur les voyages d'affaires au Canada et entre le Canada et les États-Unis, a suspendu temporairement l'ensemble de ses activités le 21 mars 2020⁴⁰.

[Monette Pasher](#), directrice exécutive de l'Association des aéroports du Canada Atlantique, a souligné que les aéroports de l'Atlantique ont utilisé leurs réserves de liquidités, accumulées sur plus de deux décennies, pendant plusieurs mois pour survivre, alors que cet argent est normalement réservé aux projets d'infrastructure de sécurité. La situation est critique en termes de connectivité pour certaines communautés de la région, notamment celle de Sydney en Nouvelle-Écosse, qui n'a plus de service aérien et dont l'aéroport le plus près est situé à Halifax, soit à plusieurs heures de route⁴¹.

[Bruce Rodgers](#), directeur exécutif de l'Association des transitaires internationaux canadiens, a fait savoir que la suspension de certains vols de passagers dans les régions éloignées a également un impact sur le transport de marchandises, puisque près de la moitié du fret transporté se trouve généralement dans la soute des avions de passagers.

Un transport régional régulier permet de relier les collectivités éloignées entre elles en plus d'alimenter les grands aéroports du pays en passagers⁴². Ainsi, les grands transporteurs et les plus petits ne sont pas nécessairement des concurrents au niveau des vols régionaux, puisqu'ils offrent des services différents, et parfois complémentaires. Pour cette raison, de nombreux témoins issus du milieu du transport aérien régional ont

38 TRAN, *Témoignages* : [Gooch](#) (CAC); [McKenna](#) (ATAC), [Mike McNaney](#) (président-directeur général, Conseil national des lignes aériennes du Canada [CNLA]); [Brian Grant](#) (RCAC); [Christopher Rauenbusch](#) (président, Syndicat canadien de la fonction publique – section locale 4070 [SCFP, local 4070]); [Monette Pasher](#) (directrice exécutive de l'Association des aéroports du Canada Atlantique [ACAA]) et [Ferguson](#) (AIMTA).

39 TRAN, *Témoignages* : [Rheault](#) (Air Canada) et [Gibbons](#) (WestJet).

40 TRAN, *Témoignages* : [Robert Deluce](#) (président exécutif, Porter Airlines Inc. [Porter]).

41 TRAN, *Témoignages* : [Pasher](#) (ACAA).

42 TRAN, *Témoignages* : [Serge Larivière](#) (directeur général, Coopérative de transport régional du Québec [TREQ]); [Grant](#) (RCAC) et [Rauenbusch](#) (SCFP, local 4070).

souligné l'importance de ne pas forcer les gros transporteurs à revenir en région pour faire compétition aux petits transporteurs. [Yani Gagnon](#), vice-président et chef de la direction financière chez Pascan inc., disait à ce sujet que de « [s]ubventionner Air Canada ou d'autres grands transporteurs, qui viendront concurrencer les marchés régionaux, n'a absolument aucun sens ».

De plus, certains témoins ont souligné qu'Air Canada a contribué au problème plutôt qu'à la solution en matière de transport aérien régional dans les dernières années. Ainsi, [Serge Larivière](#), directeur général de la Coopérative de transport régional du Québec, a fait la remarque suivante au sujet d'Air Canada :

Une entreprise qui a un chiffre d'affaires de 18 milliards de dollars n'a qu'à faire une guerre des prix et la concurrence est éliminée dans le temps de le dire. Cela a été le problème des 30 dernières années.

Dans un même ordre d'idées, [M. Larivière](#) a convenu que la crise actuelle, combinée au retrait des grands transporteurs dans certaines régions, pourrait permettre de repenser le transport régional dans l'est du Canada. Il considère que l'offre régionale au Québec et dans les provinces de l'Atlantique était insuffisante bien avant la pandémie⁴³.

Compétitivité du secteur aérien canadien

« [N]ous commençons maintenant à voir des transporteurs étrangers qui ont reçu de leur gouvernement une aide en matière de liquidités soutirer des parts du marché international aux exploitants canadiens. Cela représente une menace directe pour la compétitivité future du secteur et pourrait faire reculer des années d'expansion internationale fructueuses ».

[Mike McNaney](#),
président-directeur général, Conseil national des lignes aériennes du Canada

43 TRAN, *Témoignages* : [Larivière](#) (TREQ). 3 décembre 1720.



Plusieurs témoins ont soutenu que le Canada était un des seuls pays industrialisés à ne pas avoir encore mis en place un plan de relance national spécifique pour l'industrie aérienne⁴⁴. Certains ont exprimé la crainte que des compagnies aériennes étrangères qui ont reçu une aide financière considérable de leur gouvernement soutirent des parts du marché international aux exploitants canadiens⁴⁵. Des témoins ont aussi rappelé l'importance pour les aéroports canadiens de demeurer compétitifs par rapport aux aéroports américains⁴⁶. Une perte de part de marché chez les exploitants canadiens aurait pour résultat de contrecarrer les efforts et les milliards de dollars investis depuis plusieurs années par ceux-ci afin d'augmenter la connectivité du Canada avec le reste du monde.

Craignant une baisse des dépenses en recherche et en technologie ainsi qu'un exode des travailleurs au profit de pays étrangers qui investissent de façon importante dans le secteur, [Andrew Petrou](#), président du conseil d'administration de Downsview Aerospace Innovation and Research, a dit craindre pour le statut de chef de file du Canada dans le secteur aérospatial. Selon lui, le secteur canadien de l'aérospatial serait de moins en moins compétitif et les répercussions de la pandémie de COVID-19 ne feront qu'accélérer son déclin si aucun investissement massif n'est fait dans le secteur. À cet effet, [M. Mueller](#) a fait la mise en garde suivante :

Les mesures d'urgence du gouvernement sont appréciées et utiles, mais elles ne sont tout simplement pas suffisantes quand l'aviation et l'aérospatiale font face à des difficultés sans précédent et quand d'autres grands pays de l'aérospatiale, nos concurrents, ont pris des mesures précoces. [...] [Ils] ont positionné leurs secteurs pour l'avenir. Le Canada doit en faire autant. L'avenir est sombre pour l'aérospatiale si ses clients, les compagnies aériennes, ne peuvent pas acheter ses produits et services.

44 TRAN, *Témoignages* : [Wesley Lesosky](#) (président, Composante d'Air Canada du SCFP); [Rauenbusch](#) (SCFP, local 4070); [Dias](#) (Unifor); [Giguere](#) (APAC); [Gibbons](#) (WestJet); [McNaney](#) (CNLA); [Gerry Bruno](#) (conseillère de haute direction de la présidente et directrice générale, Administration de l'aéroport de Vancouver [YVR]) et [Rheault](#) (Air Canada).

45 TRAN, *Témoignages* : [Rheault](#) (Air Canada) et [McNaney](#) (CNLA).

46 TRAN, *Témoignages* : [Bruno](#) (YVR) et [Marshall](#) (GTAA).

Vente de Transat A.T. inc

« S'il n'y a pas assez de choix de lignes aériennes au Canada, qu'ils [passagers canadiens] sont contraints à choisir entre Air Canada et Air Canada, ils risquent d'aller vers une compagnie à l'extérieur du Canada, ce qui peut avoir pour conséquence de réduire les parts de marché des compagnies canadiennes ».

Jacob Charbonneau,

Président et directeur général, Réclamation vol en retard Canada inc.

Le 27 juin 2019, Transat A.T. inc. et Air Canada ont conclu une entente prévoyant l'acquisition du transporteur par Air Canada. Il a été annoncé le 11 août suivant que la valeur de la transaction était d'environ 720 millions de dollars (18 \$ par action). Le 10 octobre 2020, Transat a annoncé que son conseil d'administration avait approuvé une révision de la transaction qui permettrait à Air Canada de faire l'acquisition des actions de Transat au prix de 5 \$ l'action, soit 13 \$ de moins par action comparativement à l'entente conclue en août 2019⁴⁷. Les actionnaires de Transat ont également approuvé cette révision de la transaction le 15 décembre 2020⁴⁸.

Dans son rapport concernant la transaction proposée, le commissaire de la concurrence du Canada (le « commissaire ») estime que celle-ci entraînerait « des effets anticoncurrentiels considérables » à cause de l'élimination de la rivalité entre les deux voyagistes sur certains réseaux⁴⁹. Plus précisément, la concurrence serait éliminée ou diminuée sur 83 lignes entre le Canada et l'Europe, le Mexique, l'Amérique centrale, les Caraïbes, la Floride et l'Amérique du Sud. Aussi, les deux voyagistes sont les seuls offrant un service sans escale sur 22 de ces 83 lignes. Le commissaire a conclu que la

47 Transat A.T. inc., [Transat A.T. inc. annonce une transaction d'acquisition révisée avec Air Canada](#), communiqué, 10 octobre 2020.

48 Transat A.T. inc., [Les actionnaires de Transat approuvent massivement l'arrangement révisé avec Air Canada](#), communiqué, 15 décembre 2020.

49 Bureau de la concurrence du Canada, « [Rapport présenté au ministre des Transports et aux parties à la transaction aux termes du paragraphe 53.2 \(2\) de la Loi sur les transports au Canada](#) », documents de nature technique, 27 mars 2020.



transaction entraînerait probablement une augmentation des prix, moins de choix, une diminution des services et une réduction importante des voyages.

Faisant écho aux propos du commissaire, certains témoins ont exprimé des craintes quant à l'impact de la transaction proposée entre ces deux transporteurs sur la concurrence sur le marché canadien⁵⁰. Lors de leur témoignage, [Omar Alghabra](#), le ministre des Transports, et les représentants de Transports Canada ont assuré que le ministère avait pris en considération les enjeux de concurrence soulevés dans le rapport du commissaire pour prendre leur décision, mais que d'autres éléments d'intérêt public ont aussi été pris en compte. Cela inclut notamment la protection des emplois, le maintien du siège social au Québec et la santé financière du secteur aérien⁵¹.

Le gouvernement du Canada a annoncé le 11 février 2021 qu'il approuvait la transaction sous réserve de certaines modalités, dont le maintien du siège social de l'entreprise et de la marque Transat A.T. au Québec⁵². Cela dit, après avoir été informés par la Commission européenne qu'elle n'approuverait pas la transaction, Air Canada et Transat A.T. ont annoncé le 2 avril 2021 qu'ils avaient décidé de résilier leur entente⁵³.

50 TRAN, *Témoignages* : [Gibbons](#) (WestJet) et [Jacob Charbonneau](#) (président et directeur général, Réclamation vol en retard Canada inc. [Vol en retard]).

51 TRAN, *Témoignages* : [Michael Keenan](#) (sous-ministre, Transports Canada).

52 Transports Canada, [Le gouvernement du Canada approuve l'acquisition proposée de Transat A.T. inc. par Air Canada](#), communiqué, 11 février 2021.

53 Transat A.T. inc., [Les parties ayant conclu que l'approbation de la Commission européenne ne serait pas obtenue – La convention d'arrangement entre Transat et Air Canada est résiliée d'un commun accord](#), communiqué, 2 avril 2021.

UN PLAN POUR ASSURER LA SURVIE ET LA RELANCE DU SECTEUR AÉRIEN CANADIEN

« Il faut prendre des décisions cruciales dès maintenant si nous voulons que le secteur du voyage et du tourisme du Canada commence à se redresser l'été prochain, comme nous pensons qu'il le fera dans d'autres pays de l'hémisphère Nord. L'été 2021 ne peut tout simplement pas ressembler à l'été 2020 ».

Daniel-Robert Gooch,
président, Conseil des aéroports du Canada

Alors que les mesures proposées par les témoins pour assurer la survie et la relance du secteur aérien diffèrent selon les priorités et les circonstances de chacun, tous s'accordent sur le besoin d'une aide financière substantielle pour l'ensemble du secteur. En outre, plusieurs témoins ont souligné qu'il était important pour le gouvernement fédéral de s'assurer que l'aide versée soit équitable, c'est-à-dire qu'elle ne soit pas seulement destinée aux plus gros joueurs du secteur.

Peu importe les mesures ayant été prises en réaction à la pandémie de COVID-19 – et qui seront prises à l'avenir – de nombreux témoins ont mentionné que la santé et la sécurité des passagers, des équipages et du public canadien devait demeurer la priorité absolue des différents intervenants du secteur. Les Canadiens doivent se sentir en sécurité dans les aéroports et les avions avant de penser à voyager de nouveau et cela passe notamment par une approche claire et cohérente en matière de dépistage de la COVID-19⁵⁴.

54 TRAN, *Témoignages* : Marshall (GTAA); Rauenbusch (SCFP, local 4070) et Derrick Stanford (président, ACAA).



Santé publique et reprise des voyages : un équilibre à atteindre

« [L]e Canada [doit] mette en place un système national et scientifiquement éprouvé de dépistage de la COVID-19. Le secteur de l’aviation ne peut pas attendre que tous les Canadiens soient vaccinés avant de redémarrer l’industrie des voyages. La population doit avoir confiance que les vols reprennent de manière sûre ».

Chorus Aviation inc., Mémoire

Durant son témoignage, Brigitte Diogo, vice-présidente, direction générale de l’infrastructure de sécurité sanitaire de l’Agence de la santé publique du Canada, a expliqué que du point de vue de la transmission de la COVID-19, les voyages aériens sont relativement sûrs, notamment grâce au port du masque universel et à la ventilation⁵⁵. En fait, selon le Dr Isaac Bogoch, médecin et scientifique pour l’Hôpital général de Toronto et l’Université de Toronto, les données tendent à démontrer que tout ce qui précède et suit le vol présente probablement un risque de transmission plus élevé que le vol lui-même.

Comme plusieurs témoins du secteur aérien, le Dr Bogoch et le Dr Zain Chagla, professeur assistant, Division des maladies infectieuses de la Faculté des sciences de la santé de l’Université McMaster, sont d’avis qu’il faudrait intégrer davantage les tests de dépistage rapide, soit les tests de détection des antigènes qui donnent des résultats en moins d’une heure, dans les aéroports⁵⁶. Ceux-ci pourraient être utilisés par les passagers tout juste avant l’embarquement.

Lors de son témoignage, Monique Frison, sous-ministre adjointe par intérim des Programmes et de la mise en œuvre au ministère de la Santé, a indiqué qu’en général les tests rapides n’ont pas un aussi bon rendement que les tests de référence en laboratoire, mais qu’ils présentent d’autres avantages, comme leur facilité d’utilisation.

55 Des propos aussi partagés par Dr Zain Chagla (professeur assistant, Division des maladies infectieuses, Faculté des sciences de la santé, McMaster University [McMaster University]) et Patrick Taylor (directeur mondial du développement des affaires, Nouveaux marchés, LuminUltra Technologies Ltd.).

56 TRAN, *Témoignages* : McKenna (ATAC); Gooch (CAC); Lesosky (Composante d’Air Canada du SCFP); Dias (Unifor); Deluce (Porter) et Sparling (Air North).

[Patrick Taylor](#), directeur mondial du développement des affaires pour les nouveaux marchés chez LuminUltra Technologies Ltd., a rappelé au Comité qu'il existe des dispositifs de test PCR portatifs qui permettent d'obtenir des résultats en moins de deux heures et que ceux-ci pourraient être utilisés dans les aéroports⁵⁷.

Selon le [Dr Chagla](#), les tests en série, comme le projet pilote qui a été lancé le 2 novembre 2020 à l'aéroport international de Calgary, représentent une autre avenue intéressante. Dans le cadre de ce projet pilote, les voyageurs internationaux ainsi que les voyageurs canadiens de retour au pays devaient se soumettre à un test de dépistage à l'aéroport. S'ils obtenaient un test négatif, ils pouvaient sortir de leur quarantaine obligatoire (environ 48 heures) dans la mesure où ils s'engageaient à subir un second test de dépistage dans les six à sept jours suivants⁵⁸. Le projet pilote a été modifié en cours de route afin de permettre aux voyageurs de sortir de leur quarantaine seulement après l'obtention d'un résultat négatif au deuxième test. Le projet a finalement été suspendu le 21 février 2021 suite à la mise en œuvre des nouvelles mesures de quarantaine et de dépistage imposées par le gouvernement fédéral.

Air Canada s'est quant à elle jointe à l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et au McMaster HealthLabs afin de tester l'efficacité du dépistage par autoprélèvement et d'évaluer s'il serait possible de réduire la quarantaine de façon sécuritaire pour les voyageurs internationaux. Le projet pilote s'est étendu du 3 septembre au 14 novembre 2020. Les résultats préliminaires semblent indiquer que la majorité des cas positifs à la COVID-19 serait repérée à l'arrivée à l'aéroport ou dans un délai de sept jours⁵⁹. Toutefois, le [Dr Chagla](#) a précisé que « le taux de positivité au septième jour des personnes dont le test est négatif le jour de leur arrivée n'est toujours pas insignifiant ».

Lors de leur passage devant le Comité, les représentants du ministère des Transports et du ministère de la Santé ont expliqué leur rôle de partenaire au sein de ces projets pilotes et ont soutenu que l'objectif de ceux-ci est de cumuler des données scientifiques

57 Les tests PCR sont aussi appelés des tests de détection moléculaires ou des tests de détection des acides nucléiques. Selon [Santé Canada](#), les tests PCR sont utilisés par les laboratoires de santé publique du Canada et du monde pour diagnostiquer la COVID-19.

58 Gouvernement du Canada, [Programme pilote de dépistage de la COVID-19 aux frontières de l'Alberta](#), communiqué, 22 octobre 2020.

59 McMaster HealthLabs, « [Étude internationale du Canada sur la surveillance des frontières pour lutter contre la COVID-19](#) », Document d'information sur les résultats provisoires, 17 novembre 2020.



qui orienteront le gouvernement et la santé publique sur la réouverture éventuelle des frontières⁶⁰.

Certains témoins ont exprimé le souhait que la relation entre le dépistage et la quarantaine soit revue afin de déterminer s'il serait possible de réduire la durée de la quarantaine à 10 ou à 7 jours, un peu comme ce qui a été fait durant le projet pilote à l'aéroport international de Calgary⁶¹. De ce fait, [M. Gibbons](#) a suggéré que le projet pilote devienne une politique nationale et qu'un financement prévu à cet effet soit inclus dans le prochain budget fédéral.

Une aide financière à la hauteur des pertes engendrées par la pandémie

« Le Canada dépend du transport aérien, peut-être dans une plus grande mesure que d'autres pays. C'est dans l'intérêt public non seulement que l'industrie survit, mais aussi qu'elle est positionnée pour prospérer après la pandémie. Il va sans dire qu'il est dans l'intérêt de tous qu'une industrie ayant la capacité d'investir dans son avenir demeure viable sur les plans environnemental, social et financier, et qu'elle puisse ensuite se rétablir ».

[Capitaine Tim Perry](#),

Président, Air Line Pilots Association Canada, Air Line Pilots Association International

Le 8 novembre 2020, le gouvernement du Canada a annoncé qu'il prévoyait mettre en place une série de mesures d'aide destinées aux transporteurs aériens, aux aéroports et

60 TRAN, *Témoignages* : [Monique Frison](#) (sous-ministre adjointe par intérim, Programmes et mise en œuvre, Ministère de la Santé) et [Aaron McCrorie](#) (sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, Transports Canada).

61 TRAN, *Témoignages* : [Dr Chagla](#) (McMaster University); [Dr Isaac Bogoch](#) (médecin et scientifique, Hôpital général de Toronto et University of Toronto, à titre personnel); [McKenna](#) (ATAC); [McNaney](#) (CNLA); [Rheault](#) (Air Canada); [Dr Jim Chung](#) (médecin chef, Air Canada); [Gibbons](#) (WestJet); [Dias](#) (Unifor) et Association canadienne des conseillers en voyages indépendants [ACITA], [mémoire](#).

au secteur aérospatial⁶². Il serait notamment question d'une aide financière pour les grands transporteurs, comme des prêts et d'autres types de soutien. Cela dit, cette aide financière serait conditionnelle à ce que les voyageurs canadiens obtiennent un remboursement pour des billets non utilisés en raison de la pandémie, que « les collectivités régionales conservent des liaisons aériennes avec le reste du Canada et que les transporteurs aériens canadiens maintiennent leur statut de clients clés dans l'industrie aérospatiale du Canada ».

Plusieurs témoins se sont montrés contrariés en ce qui a trait au temps requis du gouvernement fédéral pour mettre en place un plan d'action spécifique permettant de rebâtir et de stimuler le secteur aérien, alors que les besoins de celui-ci sont urgents⁶³. Durant son témoignage, le [ministre Alghabra](#) a réitéré son engagement à trouver un arrangement le plus rapidement possible et a assuré le Comité que les négociations se poursuivaient avec les représentants du secteur.

Une aide financière appréciée, mais insuffisante

« [L]'aide financière actuellement disponible pour tous les employeurs dans et en dehors de l'industrie de l'aviation s'avère insuffisante. Par conséquent, l'industrie du transport aérien au Canada est confrontée à des mises à pied massives et même à un effondrement alors que la crise se poursuit ».

[Unifor](#), Mémoire

Depuis le début de la pandémie, le gouvernement fédéral a annoncé différentes mesures d'aide spécifiques au secteur aérien, dont 191,3 millions de dollars pour les communautés éloignées qui dépendent du transport aérien et un allègement des loyers pour les 21 administrations aéroportuaires qui ont des baux fonciers avec le

62 Transports Canada, [Déclaration du ministre Garneau sur des mesures visant à protéger les Canadiens des répercussions de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien](#), communiqué, 8 novembre 2020.

63 TRAN, *Témoignages* : Unifor, [mémoire](#); [Gooch](#) (CAC); [Ferguson](#) (AIMTA); [Rauenbusch](#) (SCFP, local 4070); [Lesosky](#) (Composante d'Air Canada du SCFP); [Giguere](#) (APAC); [McNaney](#) (CNLA); [Bruno](#) (YVR); [Rheault](#) (Air Canada) et [McKenna](#) (ATAC).



gouvernement fédéral⁶⁴. Dans le cadre de l'Énoncé économique de l'automne 2020, le gouvernement a annoncé un soutien financier supplémentaire d'environ 1,1 milliard de dollars pour le secteur aérien, par l'entremise de diverses mesures, dont 186 millions pour le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA), 206 millions pour la création d'une nouvelle Initiative du transport aérien régional et 500 millions pour les infrastructures de santé de sécurité et de transport en commun dans les grands aéroports⁶⁵.

Plusieurs employeurs du secteur aérien ont aussi souscrit à des programmes qui étaient disponibles pour l'ensemble des secteurs d'activité, comme la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC) et le Crédit d'urgence pour les grands employeurs (CUGE). Lors de son témoignage, le [ministre Alghabra](#) a attesté que le secteur aérien à lui seul a touché entre 1,7 et 1,8 milliard de dollars au titre de la SSUC.

La plupart des témoins ont confirmé au Comité que les programmes qui ont été mis en place par le gouvernement fédéral depuis le début de la pandémie ont été fortement appréciés. Cela dit, ils ont également convenu que la plupart des programmes sont sous-financés, compte tenu de l'ampleur de la crise dans l'industrie du transport aérien et de la lenteur de la reprise prévue.

Durant son témoignage, [Daniel-Robert Gooch](#), président du Conseil des aéroports du Canada, a commenté l'ensemble des mesures proposées dans l'Énoncé économique de l'automne 2020 destinées aux aéroports. Selon lui, les 500 millions de dollars annoncés pour les infrastructures de santé, de sécurité et de transport en commun sont largement insuffisants considérant l'importance des besoins. Cela dit, il voit d'un bon œil les 206 millions de dollars pour la nouvelle Initiative du transport aérien régional, mais regrette le manque de détail concernant celle-ci. Il a aussi réitéré l'importance du PAIA pour les petits aéroports, mais se demande comment ceux-ci arriveront à utiliser les fonds proposés s'ils ne sont pas en mesure de déboursier leur contribution, vu l'état actuel de leurs liquidités⁶⁶. D'un même ordre, notant que la plupart des programmes d'aide ne s'appliquent pas aux petits aéroports, [M. Grant](#) souhaite un financement

64 TRAN, *Témoignages* : [L'honorable Omar Alghabra](#) (ministre des Transports).

65 Ministère des Finances Canada, [Soutenir les Canadiens et lutter contre la COVID-19](#), Énoncé économique de l'automne 2020, p. 36-37.

66 Le niveau de financement pour les projets financés dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) dépend du volume d'activité d'un aéroport. Par exemple, le pourcentage du financement provenant du PAIA pour un aéroport qui reçoit entre 225 000 et 249 999 passagers annuellement est de 60%. Transports Canada, [Information à l'intention des demandeurs du PAIA](#).

durable pour les aéroports ruraux et régionaux et une bonification du PAIA à 95 millions de dollars par an⁶⁷.

En ce qui concerne l'allègement des loyers, [M. Gooch](#) déplore que les grands aéroports ne bénéficient que d'un report de loyer pour 2021, qu'ils devront ensuite rembourser sur 10 ans à partir de 2024. Il trouve également que l'exonération de paiement de loyer proposée pour les aéroports de taille moyenne (2021) et de petite taille (2021-2023) devrait durer plus longtemps considérant que la reprise prendra plusieurs années. Ainsi, il juge qu'aucun aéroport avec un bail fédéral ne devrait payer de loyer au-delà de 2020 jusqu'à ce que le secteur se redresse. [Mme Marshall](#) a fait savoir au Comité que l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto demande depuis plusieurs mois une renonciation des paiements de loyer pour 2021. En ce qui a trait aux nombreux petits aéroports qui ne payent pas de loyer, [M. Gooch](#) demande des prêts sans intérêt ou une aide directe à l'exploitation. Enfin, plusieurs autres témoins ont appelé le gouvernement à s'attaquer aux problèmes de liquidité de l'ensemble du secteur, incluant les aéroports de toutes les tailles, les petites et grandes compagnies aériennes et les fournisseurs de services⁶⁸.

De son côté, [Joseph Starling](#), président d'Air North, s'est dit satisfait des programmes de financement qui ont été annoncés dans l'énoncé économique pour les services aériens essentiels du Nord. Selon lui, Air North et les autres transporteurs de la région n'auraient pas besoin d'autant de soutien de la part du gouvernement fédéral s'ils pouvaient augmenter leur nombre de passagers, ce qui nécessiterait une rationalisation de la capacité du marché dans le Nord. En fait, il considère que l'aide financière ne devrait pas servir à financer des sièges vides, comme c'est le cas actuellement. Sa proposition d'accords intercompagnies est abordée dans la section qui suit sur le transport aérien régional.

Certains témoins ont critiqué des programmes d'aide qui étaient disponibles pour l'ensemble des secteurs parce qu'ils ne s'appliquaient pas aux enjeux du secteur aérien. [M. Gooch](#) donne pour exemple le Programme de crédit pour les secteurs très touchés, qui a été annoncé dans l'Énoncé économique de l'automne 2020. Il estime que son plafond de 1 million de dollars fait en sorte qu'il ne correspond pas aux besoins de nombreux aéroports.

67 Actuellement 38 millions de dollars annuellement. Transports Canada, [Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires \(renseignements généraux\)](#).

68 TRAN, *Témoignages* : [McNaney](#) (CNLA); [McKenna](#) (ATAC); [Grant](#) (RCAC); [Lesosky](#) (Composante d'Air Canada du SCFP); [Dias](#) (Unifor); [Giguere](#) (APAC); [Stanford](#) (ACAA); [Deluce](#) (Porter); [Unifor](#), mémoire et CNLA, CAC, ATAC, AIAC et ACAA, [mémoire](#).



Dans un même ordre d'idées, [M. McNaney](#) considère que le CUGE n'a pas été mis en place par le gouvernement fédéral pour faire face aux défis confrontés par le secteur aérien. Les conditions de la mesure, notamment le taux d'intérêt élevé, la rendent moins attrayante pour un secteur qui mettra plusieurs années à se rétablir⁶⁹. Dans son mémoire, [Unifor](#) abonde dans le même sens et soutient que le secteur doit avoir accès à des prêts à long terme à un taux d'intérêt faible, ce qui représenterait une « amélioration par rapport au CUGE ».

Certains témoins ont reconnu que la SSUC a permis de maintenir le lien d'emploi entre bon nombre d'employés du secteur et leur employeur au printemps 2020⁷⁰. Cela dit, certains ont avancé que des employeurs utilisaient le programme pour rémunérer des employés actifs et non pour garder à l'emploi des employés inactifs, ce qui ne serait pas conforme à l'intention première de la SSUC⁷¹. [M. Grant](#) déplore que la subvention ne soit pas accessible à plusieurs petits aéroports qui sont sous la propriété de gouvernements provinciaux, territoriaux ou municipaux. Il est d'avis que les conditions d'admissibilité à la SSUC devraient être modifiées afin d'inclure les aéroports, peu importe leur mode de gouvernance.

[Derek Ferguson](#), représentant, Grande Loge, pour l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale au Canada (AIMTA Canada), a noté que la SSUC avait été avantageuse pour les membres de l'AIMTA Canada au départ, mais qu'avec le temps, les employeurs ont cessé de payer le complément de 25 % et n'ont utilisé le programme que pour les employés actifs⁷². Selon [M. Lesosky](#), le gouvernement fédéral devrait rectifier les conditions d'utilisation de la SSUC afin qu'un employeur qui l'utilise pour des employés actifs soit aussi tenu de l'utiliser pour les employés inactifs, mis à pied ou en congé.

69 Le Crédit d'urgence pour les grands employeurs est assorti d'un taux d'intérêt de 5,0%, qui passe à 8% après la première année et qui augmentera de 2% par année pour les années suivantes. Innovation, Sciences et Développement économique Canada, [Crédit d'urgence pour les grands employeurs](#), feuillet d'information.

70 TRAN, *Témoignages* : [Mueller](#) (AIAC); [Ferguson](#) (AIMTA); [Gibbons](#) (WestJet); [Rheault](#) (Air Canada); [Rauenbusch](#) (SCFP, local 4070); [McNaney](#) (CNLA).

71 TRAN, *Témoignages* : [Lesosky](#) (Composante d'Air Canada du SCFP) et [Ferguson](#) (AIMTA).

72 Le taux maximal de subvention salariale pour les employés actifs est de 75%. Gouvernement du Canada, [Subvention salariale d'urgence du Canada \(SSUC\)](#).

Une aide financière qui n'est pas un chèque en blanc

« [U]ne aide financière du gouvernement serait vraiment la bienvenue pour les compagnies aériennes et les autres entreprises du secteur du voyage. En veillant à ce que les compagnies aériennes comme Porter, et d'autres entreprises beaucoup plus petites, soient en mesure de contribuer à la relance économique, maintiennent les liens entre les régions et assurent la concurrence, vous aidez tout le pays ».

[Robert Deluce](#),
Président exécutif, Porter Airlines Inc.

En plus de l'aide financière, certains témoins ont mentionné qu'il est important que le secteur aérien et les autorités gouvernementales travaillent de concert afin de rétablir la confiance des passagers et qu'ils acceptent de reprendre l'avion éventuellement. Selon eux, il faut d'abord veiller à ce que les passagers considèrent le transport aérien comme étant sûr et sécuritaire, mais il faut aussi s'assurer qu'ils obtiennent un remboursement pour les vols qui n'ont pas eu lieu à cause de la pandémie de COVID-19⁷³.

Questionné sur l'enjeu de la rémunération des cadres et des gains des actionnaires, [Jerry Dias](#), président national d'Unifor, a maintenu que ceux-ci ne devraient pas bénéficier financièrement des mesures d'aide du gouvernement fédéral. Tout en rappelant l'importance d'avoir une industrie aérienne forte pour assurer la reprise économique post-pandémique du Canada, il a insisté sur le fait que l'argent doit servir à mettre les gens au travail⁷⁴.

73 TRAN, *Témoignages* : [Gábor Lukács](#) (président, Droits des voyageurs); [Ian Jack](#) (vice-président, Affaires publiques, Association canadienne des automobilistes [CAA]); [John Lawford](#) (directeur exécutif et avocat général, Centre pour la défense de l'intérêt public); [Sylvie De Bellefeuille](#) (avocate et conseillère budgétaire et juridique, Option consommateurs); [Ian Clarke](#) (dirigeant principal des finances, GTAA) et Chorus aviation inc., [mémoire](#).

74 En date du 29 avril 2021, le gouvernement du Canada a conclu un accord d'aide avec Air Canada et Transat A.T. Inc. Les deux ententes sont différentes, mais comprennent des conditions similaires, dont le remboursement des billets d'avion et certaines restrictions quant à la rémunération des hauts dirigeants.



Rembourser les consommateurs pour un service non rendu

Le 25 mars 2020, l'Office des transports du Canada (OTC), l'entité indépendante chargée de faire respecter la réglementation canadienne en matière de transports, a publié une déclaration indiquant que les compagnies aériennes s'acquitteraient de leurs obligations en vertu de la loi canadienne si elles offraient aux passagers touchés par des annulations de vol des bons ou des crédits pour des vols futurs qui n'expireront pas dans un délai très court⁷⁵. L'OTC a toutefois précisé qu'elle examinerait le bien-fondé de chaque situation individuellement. Le 22 avril 2020, l'OTC a fourni des éclaircissements en précisant que la loi canadienne exige seulement que les passagers effectuent leur itinéraire au complet et n'oblige pas les compagnies aériennes à verser des compensations en cas d'annulation ou de retard pour des raisons indépendantes de leur volonté⁷⁶.

Selon [Gábor Lukács](#), président de Droits des voyageurs, le message du 25 mars 2020 a induit le public en erreur par rapport à ses droits. Il a dit qu'il était inacceptable que l'OTC ait émis une telle déclaration publique concernant un enjeu (les remboursements) aussi contesté. Dans son mémoire, l'organisme [Droits des voyageurs](#) avance que des transporteurs aériens, des agences de voyages, des émetteurs de cartes de crédit et des assureurs se sont servis de ce message de l'OTC comme excuse pour ne pas rembourser les consommateurs pour des vols qui ont été annulés par les transporteurs. Durant son témoignage, [Scott Streiner](#), président et premier dirigeant de l'OTC, a précisé que le message n'avait pas d'incidence sur les obligations des compagnies aériennes ou sur les droits des passagers; ce message ne contenait que des suggestions et ne devait pas être interprétée comme étant une décision exécutoire. [M. Lukács](#) et [Jacob Charbonneau](#), président et directeur général de Réclamation vol en retard Canada, ont tous deux exprimé des inquiétudes quant au fait que l'OTC favorise les compagnies aériennes par rapport aux consommateurs.

Au sujet des obligations des compagnies aériennes, [M. Streiner](#) a émis l'avis suivant :

[L]e cadre législatif n'inclut pas une obligation générale de remboursement en cas d'annulation de vol indépendante de la volonté d'une compagnie aérienne, le droit d'un

Air Canada, [Air Canada et le gouvernement du Canada concluent des accords sur un programmes de liquidités](#), communiqué, 12 avril 2021. Transat A.T. Inc, [Transat obtient un financement de 700 millions de dollars du gouvernement du Canada](#), communiqué, 29 avril 2021.

75 Office des transports du Canada (OTC), [Message concernant les crédits](#).

76 OTC, [FAQ : Message concernant les crédits](#).

passager à cet égard dépend de la formulation du tarif applicable de la compagnie aérienne.

Certains témoins ont affirmé que le cadre législatif actuel, particulièrement le *Règlement sur la protection des passagers aériens* (RPPA), ne protège pas suffisamment les consommateurs⁷⁷. Selon [M. Charbonneau](#), la complexité du régime de protection en place ouvre la porte à différentes interprétations et il protège davantage les transporteurs que les consommateurs. Afin de remédier en partie à cette situation, le ministre des Transports a émis une directive ministérielle le 17 décembre 2020 à l'intention de l'OTC pour l'élaboration d'un nouveau règlement qui définira les obligations des compagnies aériennes en matière de remboursement lorsque les vols sont annulés pour des raisons qui sont indépendantes à leur volonté⁷⁸. Cela dit, dans un communiqué paru le 21 décembre 2020, le ministre des Transports a précisé que ce nouveau règlement visait les futures annulations de vols⁷⁹.

Bien qu'il considère que le RPPA manque de clarté au sujet des remboursements, [M. Lukács](#) considère qu'il n'y a aucune lacune dans les lois qui vient contrecarrer le « droit fondamental [des passagers] d'obtenir un remboursement »⁸⁰. Dans un même ordre d'idées, [Sylvie De Bellefeuille](#), avocate et conseillère budgétaire et juridique pour Option consommateurs, avance que d'autres lois, dont la *Loi sur les transports* et ses règlements, imposent des obligations aux transporteurs et donnent aux autorités le pouvoir d'agir. Dans son mémoire, [Option consommateurs](#) est aussi d'avis que même si les activités des transporteurs relèvent de la compétence fédérale, les contrats des compagnies aériennes sont aussi soumis à des lois provinciales qui concernent la protection des consommateurs.

Plusieurs témoins, ainsi que le [ministre Alghabra](#), se sont montrés favorables au remboursement des billets d'avion pour les consommateurs canadiens⁸¹. Certains ont aussi tenu à souligner que les crédits ou les bons de voyage n'étaient pas une solution

77 TRAN, *Témoignages* : [Charbonneau](#) (Vol en retard) et [Jack](#) (CAA).

78 [Directive concernant l'annulation de vols dans les situations indépendantes de la volonté des transporteurs](#), DORS/2020-283, 17 décembre 2020, dans *Gazette du Canada*, Partie II, 6 janvier 2021.

79 Transports Canada, [Le ministre Garneau ordonne à l'Office des transports du Canada d'élaborer un nouveau règlement visant les futures annulations de vols à grande échelle](#), déclaration, 21 décembre 2020.

80 M. Lukács fait plus précisément référence à la [Loi sur le transport au Canada](#) et au [Règlement sur les transports aériens](#).

81 TRAN, *Témoignages* : [Lukács](#) (Droits des voyageurs); [De Bellefeuille](#) (Option consommateurs); [Lawford](#) (Centre pour la défense de l'intérêt public); [Jack](#) (CAA); [Charbonneau](#) (Vol en retard); [Dias](#) (Unifor); [Yani Gagnon](#) (vice-président et chef de la direction financière, Pascan); [Gibbons](#) (WestJet); [Rheault](#) (Air Canada); [Deluce](#) (Porter) et ACITA, [mémoire](#).



équivalente au remboursement⁸². [Mme De Bellefeuille](#) a notamment expliqué que les crédits ne garantissent pas les prix dans le futur et pourraient ne pas être suffisants pour payer la totalité d'un voyage subséquent. Selon [John Lawford](#), directeur exécutif et avocat général pour le Centre pour la défense de l'intérêt public, si le gouvernement fédéral envisage d'accorder une quelconque forme d'aide financière aux compagnies aériennes, il doit également s'assurer que les consommateurs récupèrent leur argent afin qu'ils ne soient pas doublement pénalisés en soutenant les transporteurs à la fois en tant que consommateurs et contribuables.

De plus, certains témoins ont souligné que l'adoption du projet de loi C-249 constituerait une bonne façon de remédier à la situation actuelle en lien avec le non-remboursement des billets par les compagnies aériennes^{83,84}. [M. Lukács](#) a émis l'avis suivant sur le projet de loi C-249 :

Le projet de loi C-249 ne va régler que l'essentiel. Le principe le plus important dans toute transaction commerciale, c'est que si vous ne recevez pas ce pour quoi vous avez payé, vous êtes remboursé, ce qui est une étape essentielle à la relance de l'ensemble du secteur.

Dans son mémoire, l'[Association canadienne des conseillers en voyages indépendants](#) (ACITA) confirme son soutien au remboursement des consommateurs, mais demande au gouvernement fédéral de protéger les conseillers en voyages contre le rappel des commissions, leur seule source de revenus. Elle explique dans son mémoire que lorsqu'une compagnie aérienne rembourse un consommateur, celle-ci informe d'abord l'agent de voyage ayant fait la réservation, le cas échéant, et que celui-ci doit remettre la commission qu'il a reçue afin que le consommateur puisse obtenir son remboursement. L'ACITA indique que dans le contexte actuel, le remboursement des commissions n'est pas souhaitable, car il menace la survie de la plupart des agences de voyages. De plus, tel que mentionné par [Ian Jack](#), vice-président des affaires publiques pour l'Association canadienne des automobilistes, les conseillers ont fait leur travail et devraient conserver leur rémunération. Comme l'explique l'ACITA, les agents de voyage ont « planifié le voyage, vendu le produit de la compagnie aérienne au consommateur et reçu une commission pour la vente ».

82 TRAN, *Témoignages* : [De Bellefeuille](#) (Option consommateurs); [Lawford](#) (Centre pour la défense de l'intérêt public) et [Lukács](#) (Droits des passagers).

83 [Le projet de loi C-249, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada \(remboursement – service aérien annulé\)](#), 43^e législature, 2^e session.

84 TRAN, *Témoignages* : [De Bellefeuille](#) (Option consommateurs); [Lukács](#) (Droits des passagers) et [Lawford](#) (Centre pour la défense de l'intérêt public).

Durant leur témoignage, [M. Rheault](#) et [M. Gibbons](#) ont affirmé être au courant des possibles incidences que pourrait avoir le remboursement obligatoire des billets sur les commissions des conseillers de voyage. Le [ministre Alghabra](#) et les représentants de Transports Canada ont confirmé que cet enjeu faisait partie des discussions qui ont lieu avec les grands transporteurs aériens concernant les diverses mesures d'aide proposées⁸⁵.

Stimuler le transport aérien régional

Plusieurs témoins s'entendent sur l'importance pour les régions éloignées et du Nord d'avoir accès à un service aérien fiable, efficace et abordable. Tel que mentionné plus tôt, plusieurs témoins ont évoqué qu'il était important que les mesures d'aide du gouvernement fédéral pour le secteur aérien soient équitables envers tous les intervenants, les plus gros comme les plus petits. Alors que des grandes compagnies aériennes comme Air Canada et WestJet ont suspendu plusieurs vols intérieurs depuis mars 2020 suite à la baisse de trafic, certains témoins se sont interrogés quant à l'avenir du transport aérien régional.

Dans un communiqué datant du 8 novembre 2020, le gouvernement fédéral a indiqué que l'aide financière aux transporteurs aériens canadiens serait conditionnelle à ce que les collectivités régionales conservent leurs liaisons aériennes⁸⁶. Cela dit, selon [M. Larivière](#) et [M. Gagnon](#), il ne faut pas que le gouvernement oblige les grands transporteurs à faire du transport régional, alors que d'autres transporteurs plus petits sont en mesure de prendre le relais. [M. Larivière](#) considère que le rôle du gouvernement dans ce contexte est de « maintenir de saines conditions de marché ».

Pour illustrer le rôle des petits transporteurs sur le marché canadien, [Robert Deluce](#), président exécutif de Porter Airlines Inc., a déclaré avoir observé dans le passé que les tarifs aériens baissent de 60 % ou plus lorsque Porter entre sur un marché, en particulier lorsque ce marché était desservi par une seule compagnie aérienne auparavant. [Mme Pasher](#) a indiqué qu'avant la pandémie, les provinces de l'Atlantique étaient desservies par plusieurs compagnies de différentes grosseurs, dont Air Canada, WestJet, Porter et PAL Airlines, et que la concurrence et les tarifs étaient « bons » dans la région. Mentionnant l'importance des petits transporteurs régionaux, elle a aussi souligné qu'il

85 TRAN, *Témoignages* : [Keenan](#) (Transports Canada) et [Hanson](#) (Transports Canada).

86 Transports Canada, [Déclaration du ministre Garneau sur des mesures visant à protéger les Canadiens des répercussions de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien](#), déclaration, 8 novembre 2020.



fallait collaborer avec les transporteurs nationaux pour relier la région au reste du Canada et au monde.

Lors de leur passage au Comité, les représentants de WestJet et d'Air Canada ont exprimé le souhait de rétablir les services qui ont été suspendus à cause des impacts de la pandémie⁸⁷. Cela étant dit, ils ont indiqué que pour ce faire, il fallait plus de passagers, et que cela nécessitera notamment la levée de certaines restrictions de voyage.

Selon [M. Sparling](#), les grands transporteurs aériens n'offrent qu'une partie du service dans les régions du Nord, les plus petites escales étant souvent desservies par des petits transporteurs. Afin d'assurer la survie des petits transporteurs et de maintenir le service essentiel qu'ils offrent aux communautés éloignées, il juge que le gouvernement fédéral devrait limiter temporairement la capacité des grands transporteurs aériens sur les marchés d'accès au Nord. Il estime que dans le contexte actuel de baisse du nombre de passagers, le gouvernement fédéral ne devrait pas financer de multiples transporteurs offrant les mêmes trajets.

Dans le futur, [M. Sparling](#) aimerait aussi voir plus d'accords intercompagnies, soit une forme d'alliance mutuellement avantageuse, entre les grands transporteurs et les plus petits. Dans son mémoire, [Air North](#) présente les avantages de tels accords pour les passagers, notamment le fait de pouvoir réserver des vols combinant plusieurs transporteurs en un seul billet et le fait de faire plusieurs escales sans avoir à récupérer ses bagages entre chaque vol. [M. Sparling](#) considère que si le gouvernement fédéral donnait le mandat aux compagnies aériennes de s'allier entre elles, cela permettrait de relier plus de communautés au Canada.

Assurer la compétitivité de l'industrie aérospatiale canadienne

Tel que mentionné plus tôt, les témoins représentant le secteur de l'aérospatial au Canada se sont montrés inquiets face à la compétitivité future du secteur sur la scène internationale. Afin de renverser cette tendance, [M. Mueller](#) demande au gouvernement fédéral d'investir de manière importante dans le secteur pour qu'il puisse participer à la relance économique du Canada⁸⁸. Cette aide devrait également assister les industries à faire la transition vers de nouvelles technologies, vers un avenir plus écologique. Il a

87 TRAN, *Témoignages* : [Rheault](#) (Air Canada) et [Gibbons](#) (WestJet).

88 Dans le budget de 2021, le gouvernement du Canada a proposé un soutien d'une valeur de 2 milliards de dollars pour le secteur de l'aérospatiale du Canada. Cela inclus 1,75 milliard pour le Fonds stratégique pour l'innovation et 250 millions sur trois ans pour les organismes de développement régional pour qu'ils mettent en œuvre une initiative de relance régionale de l'aérospatiale. Ministère des Finances Canada, [Une relance axée sur les emplois, la croissance et la résilience](#), Budget 2021, p 152-53.

également mentionné qu'il est essentiel pour l'avenir du secteur d'élaborer une stratégie nationale sur l'aérospatiale. Celle-ci doit, selon lui, tenir compte des secteurs civils, de la défense et de l'espace.

Dans un même ordre d'idées, [Samantha Anderton](#), directrice exécutive de Downsview Aerospace Innovation and Research, demande au gouvernement fédéral d'adopter une approche descendante pour soutenir les transporteurs aériens, c'est-à-dire de fournir du soutien d'un bout à l'autre de la chaîne d'approvisionnement, incluant les entreprises d'entretien d'aéronefs. Tout comme [M. Mueller](#), elle souhaite que le gouvernement fédéral soutienne la recherche et le développement, notamment en ce qui concerne l'innovation au niveau des technologies durables.

À propos de l'entretien des aéronefs, [M. Ferguson](#) réclame un plan de rapatriement afin de protéger les emplois des travailleurs canadiens responsables des opérations techniques et de l'entretien des avions. Selon lui, plusieurs aéronefs appartenant à des compagnies aériennes canadiennes sont stationnés à l'étranger, ce qui signifie que l'entretien sera également fait à l'étranger, alors qu'il juge que cela pourrait se faire au Canada par des travailleurs d'ici. [M. Rheault](#) a assuré les membres du Comité que de nombreux appareils d'Air Canada étaient entretenus au Canada.

Soutenir financièrement NAV CANADA

Comme il a été mentionné plus tôt, une des mesures prises par NAV CANADA pour pallier sa baisse importante de revenu due à la chute du trafic aérien a été d'augmenter ses frais de service d'environ 30 % pour l'exercice de 2021. Lors de son témoignage, [M. Bohn](#) a fait savoir que les demandes de NAV CANADA pour obtenir une aide financière auprès du gouvernement fédéral n'avaient pas porté fruit jusqu'à maintenant.

Dans une [lettre](#) envoyée au Comité, plusieurs organisations œuvrant dans le secteur du transport aérien émettent le raisonnement que le modèle utilisateur-payeur pour les fournisseurs de services aériens, comme NAV CANADA, n'est pas le plus approprié dans le contexte actuel pour « financer et maintenir adéquatement l'infrastructure et les services », considérant que la reprise du trafic prendra plusieurs années. Elles suggèrent donc la suspension temporaire de ce modèle et l'octroi d'une aide financière à la société.

Des témoins représentants des travailleurs de NAV CANADA sont d'avis que le gouvernement devrait octroyer une subvention de 750 millions de dollars sur deux ans à la société afin de préserver les emplois, les niveaux de services et l'excellent bilan de la



société en matière de sécurité⁸⁹. Selon [Mme Daviau](#), cette subvention devrait être assortie d'un moratoire sur les mises à pied.

CONCLUSION

Tout au long de l'étude du Comité, des témoins représentant les différents secteurs de l'industrie canadienne du transport aérien ont fait appel au gouvernement du Canada pour la mise en place d'un plan d'aide spécifique leur permettant de participer pleinement à la relance économique du pays. Ils ont aussi mis en évidence l'importance du transport aérien pour l'ensemble des régions d'un océan à l'autre, particulièrement pour les collectivités éloignées et du Nord qui en dépendent pour se déplacer, mais aussi pour s'approvisionner en marchandises essentielles.

Certains témoins se sont montrés inquiets pour la compétitivité future du secteur et craignent pour l'avenir des travailleurs, alors que plusieurs d'entre eux sont inactifs depuis des mois sans savoir si et quand ils pourront retrouver leur emploi. Si tous s'accordent à dire que la santé et la sécurité des travailleurs, des passagers et du public canadien demeure la priorité absolue, ils conviennent également que la situation financière actuelle du secteur n'est pas viable à long terme pour l'industrie.

89 TRAN, *Témoignages* : [Best](#) (ACCTA); [Wayland](#) (FIOE) et [Daviau](#) (IPFPC).

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
Agence de la santé publique du Canada Brigitte Diogo, vice-présidente Direction générale de l'infrastructure de sécurité sanitaire	2020/12/01	8
Ministère de la Santé Monique Frison, sous-ministre adjointe par intérim Programmes et mise en œuvre	2020/12/01	8
Ministère des Transports Christian Dea, directeur général Transports et analyse économique et économiste en chef Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint Politiques Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé Sécurité et sûreté Nicholas Robinson, directeur général Aviation civile Colin Stacey, directeur général Politiques aériennes	2020/12/01	8
Office des transports du Canada Marcia Jones, dirigeante principale, stratégies Valérie Lagacé, avocate générale et secrétaire Scott Streiner, président et premier dirigeant	2020/12/01	8
Association du transport aérien du Canada John McKenna, président et chef de la direction	2020/12/03	9
Conseil des aéroports du Canada Daniel-Robert Gooch, président	2020/12/03	9

Organismes et individus	Date	Réunion
Conseil national des lignes aériennes du Canada Mike McNaney, président-directeur général	2020/12/03	9
Coopérative de transport régional du Québec Serge Larivière, directeur général	2020/12/03	9
Regional Community Airports of Canada Brian Grant, président	2020/12/03	9
Air North Joseph Sparling, président	2020/12/08	10
Association canadienne des automobilistes Ian Jack, vice-président Affaires publiques Jason Kerr, directeur principal Relations gouvernementales	2020/12/08	10
Centre pour la défense de l'intérêt public John Lawford, directeur exécutif et avocat général	2020/12/08	10
Droits des voyageurs Gábor Lukács, président	2020/12/08	10
Option consommateurs Sylvie De Bellefeuille, avocate et conseillère budgétaire et juridique	2020/12/08	10
Réclamation vol en retard Canada inc. Jacob Charbonneau, président et directeur général	2020/12/08	10
À titre personnel M. Isaac I. Bogoch, médecin et scientifique Hôpital général de Toronto et University of Toronto M. Zain Chagla, professeur assistant, division des maladies infectieuses, faculté des sciences de la santé McMaster University	2020/12/10	11
LuminUltra Technologies Ltd. Patrick Taylor, directeur mondial du développement des affaires Nouveaux marchés	2020/12/10	11

Organismes et individus	Date	Réunion
Air Line Pilots Association International Tim Perry, président Air Line Pilots Association Canada	2021/01/26	12
Composante d'Air Canada du Syndicat canadien de la fonction publique Wesley Lesosky, président	2021/01/26	12
Fraternité internationale des ouvriers en électricité Paul Cameron, gestionnaire des opérations et secrétaire aux affaires financières Matt Wayland, assistant exécutif du vice-président international et directeur canadien des relations gouvernementales	2021/01/26	12
Institut professionnel de la fonction publique du Canada Debi Daviau, présidente Emily Watkins, conseillère principale de la présidente	2021/01/26	12
Syndicat canadien de la fonction publique - section locale 4070 Christopher Rauenbusch, président	2021/01/26	12
Unifor Jerry Dias, président national Kaylie Tiessen, représentante nationale Service de la recherche	2021/01/26	12
Administration de l'aéroport de Vancouver Gerry Bruno, conseiller de haute direction de la présidente et directrice générale	2021/01/28	13
Association canadienne du contrôle du trafic aérien Doug Best, président-directeur général	2021/01/28	13
Association des aéroports du Canada atlantique Monette Pasher, directrice exécutive Derrick Stanford, président	2021/01/28	13
Association des industries aérospatiales du Canada Mike Mueller, vice-président principal	2021/01/28	13

Organismes et individus	Date	Réunion
Association des pilotes d'Air Canada Rob Giguere, président-directeur général	2021/01/28	13
Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale Derek Ferguson, représentant Grande loge	2021/01/28	13
Association des transitaires internationaux canadiens Julia Kuzeljevich, gestionnaire des affaires publiques Bruce Rodgers, directeur exécutif	2021/02/02	14
Autorité aéroportuaire du Grand Toronto Ian Clarke, dirigeant principal des finances Hillary Marshall, vice-présidente Relations avec les parties prenantes et communications	2021/02/02	14
Downsview Aerospace Innovation and Research Samantha Anderton, directrice exécutive Andrew Petrou, président du conseil d'administration	2021/02/02	14
NAV CANADA Jonathan Bagg, directeur Relations avec l'industrie et les parties prenantes Ray Bohn, président-directeur général	2021/02/02	14
Pascan inc. Yani Gagnon, vice-président et chef de la direction financière Julian Roberts, président-directeur général	2021/02/02	14
Porter Airlines Inc. Robert J. Deluce, président exécutif	2021/02/02	14
Air Canada Jim Chung, médecin chef David Rheault, directeur général Affaires gouvernementales et Relations avec les collectivités	2021/02/04	15

Organismes et individus	Date	Réunion
WestJet Airlines Ltd. Andy Gibbons, directeur Relations gouvernementales et affaires réglementaires	2021/02/04	15
Ministère des Transports L'hon. Omar Alhabra, C.P., député, ministre des transports Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint Sécurité et sûreté Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint Politiques Michael Keenan, sous-ministre Anuradha Marisetti, sous-ministre adjointe Programmes	2021/02/18	17

ANNEXE B

LISTE DES MÉMOIRES

Ce qui suit est une liste alphabétique des organisations et des personnes qui ont présenté au Comité des mémoires reliés au présent rapport. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez consulter la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Air North

Association des aéroports du Canada atlantique

Association des industries aérospatiales du Canada

Association des Pilotes et des Propriétaires de Hangar de Saint-Jean-sur-Richelieu

Association du transport aérien du Canada

Association of Canadian Independent Travel Advisors

Chorus Aviation Inc.

Conseil des aéroports du Canada

Conseil national des lignes aériennes du Canada

Droits des voyageurs

Option consommateurs

Unifor

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des *procès-verbaux* pertinents (réunions n^{os} 8-15, 17 et 34-36) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
Vance Badawey



**Opinion supplémentaire du Bloc Québécois
sur le rapport Sortir de la crise :
une étude de l'impact de la COVID-19
sur le secteur du transport aérien**

Le 10 juin 2021

Introduction

Tout d'abord, le Bloc Québécois salue les membres du Comité ainsi que le personnel de la Bibliothèque du Parlement pour le professionnalisme dont ils ont fait preuve et le travail qu'ils ont accompli au cours de cette étude et remercie tous les témoins et citoyens qui ont nourri le débat sur ce qui doit être fait pour permettre au secteur du transport aérien de sortir de la crise.

Cependant, il est de l'avis du Bloc Québécois que le présent rapport a omis certains éléments cruciaux qui auraient permis de bien cerner ce qui doit être fait pour mettre en place un environnement sain pour les consommateurs et les travailleurs du secteur du transport aérien pour sortir de cette longue période trouble.

Les prochaines lignes serviront à exposer ce qui, à notre avis, aurait dû paraître dans le présent rapport en sus de ce qui y figure déjà : premièrement, une demande d'engagement ferme de la part du gouvernement fédéral à travailler avec le gouvernement du Québec et ses municipalités pour mettre en place un service de transport aérien pour les régions du Québec ; deuxièmement, une volonté claire de renforcer les protections en regard des actions anticoncurrentielles de certains joueurs de l'industrie ; et finalement, une considération réelle pour le dossier de la vente d'Air Transat.

Travailler avec le Québec, une notion absente de toute considération`

Il est déplorable de constater que le rapport est complètement muet sur la nécessité de travailler en collaboration avec le Québec, particulièrement dans le dossier du transport aérien en région. Alors que les Québécois et Québécoises vivant en région sont ceux qui savent le mieux ce dont ils ont le plus besoin en matière de transport aérien, le présent rapport démontre une fois de plus de façon éclatante la propension des partis fédéralistes au « Ottawa knows best ».

Le gouvernement du Québec et les municipalités ont notamment formé un groupe d'intervention sur la relance des services aériens régionaux du Québec afin d'étudier les problématiques causées par l'abandon des dessertes régionales d'Air Canada et fournir des recommandations. Or, le gouvernement fédéral semble ignorer totalement les actions prises par les gens directement touchés par la crise actuelle et préfère agir, ou ne pas agir dans bien des cas, de façon unilatérale et sur la seule base de ce qu'il juge bon ou pas.

La moindre des choses aurait été de recommander au gouvernement de travailler en collaboration avec le gouvernement du Québec et les municipalités afin de mettre en place des solutions qui répondent vraiment au besoin du milieu. Malheureusement, aucune considération n'a été accordée à cette problématique.

Renforcer la lutte aux actions anticoncurrentielles, une urgence pour les régions du Québec

Au cours des études du Comité, de nombreux témoins provenant du Québec ont souligné les pratiques anticoncurrentielles d'Air Canada dans les régions. Bien que le rapport fasse état de ces

préoccupations, notamment de la part de M. Yani Gagnon (Pascan), et M. Serge Larivière (TREQ¹), aucune recommandation ne s'attaque directement à cet enjeu.

Certes, le Comité a émis le souhait que le gouvernement travaille à la mise en place d'un environnement concurrentiel dans le secteur du transport aérien, mais rappelons qu'avant la pandémie, le gouvernement du Canada avait laissé Air Canada faire la pluie et le beau temps dans les régions du Québec et ce pendant plusieurs années. Pour ne nommer qu'une seule des pratiques anticoncurrentielles d'Air Canada, lorsqu'un compétiteur entre sur le marché, Air Canada « fait du dumping » jusqu'à ce que ledit compétiteur soit forcé de quitter le marché. Une fois le résultat atteint, Air Canada s'empresse de ramener ses prix à un niveau prohibitif pour bien des citoyens en région.

Comme cette situation a perduré pendant plusieurs décennies², il aurait été important que le Comité adopte une recommandation claire visant l'interdiction de telles pratiques. C'est au gouvernement fédéral d'intervenir pour mettre fin à cette situation. L'intervention pourrait s'articuler autour de plusieurs mesures phares comme un renforcement des pouvoirs du Commissaire à la concurrence afin qu'il puisse intervenir rapidement lorsque ce genre de situation se produit ou encore prévoir des conséquences sérieuses pour les transporteurs agissant de la sorte.

Bref, il nous semble évident que le Comité a erré en omettant d'insérer des recommandations à ce sujet dans son rapport. Il s'agit encore une fois d'une situation où la réalité du Québec est ignorée par Ottawa.

Désintérêt des partis fédéralistes pour la vente d'Air Transat

Le libellé de la motion de l'étude se lit comme suit :

« Que, conformément à l'article 108 (2) du Règlement, le Comité entreprenne une vaste étude des effets de la COVID-19 sur le secteur du transport aérien ; qu'au moins huit réunions soient prévues pour cette étude ; **que la portée de la vente d'Air Transat sur le secteur soit le premier point examiné dans le cadre de cette étude.** »

Malheureusement, cette dernière portion de la motion ne s'est jamais réalisée, les partis fédéralistes présents au Comité ayant préféré éluder la question au maximum. À chaque occasion où le sujet était soulevé au cours des différentes rencontres du Comité, on nous servait une foule d'excuses pour éviter d'aller au fond des choses, pour ne pas discuter du sujet ou ne pas remettre des documents pertinents au Comité. Pourtant, la vente de ce fleuron québécois représentait un enjeu primordial au Québec. Il est donc insensé, à notre avis, que le Comité ne se soit pas penché sérieusement sur la question.

Dans le cadre de cette transaction, des milliers d'emplois, un siège social d'importance ou encore une concurrence présente sur le marché étaient en jeu. Malheureusement, libéraux et conservateurs ont déployé tous leurs efforts pour que le sujet ne soit jamais étudié, préférant

protéger le ministre des Transports afin qu'il puisse prendre seul sa décision, sans que nous n'ayons jamais pu prendre connaissance de l'ensemble des informations qu'il avait en sa possession.

Dans notre démocratie, le rôle de l'opposition est d'exiger du gouvernement qu'il rende des comptes sur ses décisions. Ce rôle s'appuie sur un principe de transparence qui est crucial pour la confiance du public envers nos institutions. En refusant d'examiner soigneusement la question dans le cadre de l'étude, le Comité a failli à l'un de ses principaux objectifs : constituer un espace de reddition de compte de la part du gouvernement dans les dossiers qui lui sont confiés.

Devant ce constat, nous ne pouvons qu'être critiques du fonctionnement du gouvernement du Canada où les partis libéral et conservateur ne font que s'échanger le pouvoir sans jamais prendre en considération ce qui compte pour le Québec. Cette situation qui perdure depuis le début de la confédération n'est qu'une raison de plus pour le Québec de sortir du Canada afin de pouvoir s'occuper lui-même de ses intérêts sans avoir à dépendre d'un système politique qui n'existe que pour se perpétuer. Le dossier de la vente d'Air Transat dans cette étude n'est qu'un énième exemple de cette situation.

Conclusion

Finalement, le présent rapport aura négligé trois éléments importants dans le cadre de cette étude, témoignant ainsi d'un manque de considération du Canada envers le Québec pour de nombreux enjeux qui lui sont chers. Les intérêts du Québec dans ces dossiers auraient été mieux servis par un Québec indépendant qui n'aurait pas ignoré ces enjeux importants.

Toutefois, nous nous devons de souligner les autres éléments du rapport qui apportent des recommandations qui nous semblent judicieuses, notamment en ce qui a trait au dossier du remboursement des billets d'avion et de l'aide au secteur aérien et aérospatial. Conséquemment, nous souhaitons maintenant voir le gouvernement agir pour permettre au transport aérien de se relever de cette crise et répondre favorablement aux éléments de ce rapport et de cette opinion supplémentaire.

Recommandations du Bloc Québécois

Que le gouvernement du Canada travaille en collaboration avec le gouvernement du Québec afin d'établir les priorités pour un transport aérien régional solide contenant une importante part de concurrence.

Que le gouvernement du Canada intervienne pour empêcher Air Canada et d'autres gros transporteurs d'entreprendre des pratiques qui compromettent la concurrence aérienne en région.