



## **Table ronde dirigée par le ministre: voyageur**

Le 31 mai 2016 (15 h 30 à 17 h 30) | Ottawa (Ontario)

### **Sommaire de la discussion**

*La réunion s'est déroulée en vertu de la règle de Chatham House : « Quand une réunion, ou l'une de ses parties, se déroule sous la règle de Chatham House, les participants sont libres d'utiliser les informations collectées à cette occasion, mais ils ne doivent révéler ni l'identité, ni l'affiliation des personnes à l'origine de ces informations, de même qu'ils ne doivent pas révéler l'identité des autres participants. »*

#### **Remarques sur la discussion en table ronde :**

L'objet de la séance en table ronde sur les voyageurs était de recueillir les points de vue des participants sur la façon dont le Canada peut mettre en place un système de transport public des voyageurs efficace et de haute qualité, et de discuter de la capacité du Canada à maintenir et à augmenter le nombre de visiteurs et de voyageurs en transit à la lumière des facteurs de prix et de la concurrence des marchés mondiaux.

Les participants ont émis les commentaires suivants :

- 1. Comment le secteur des transports peut-il mieux répondre aux besoins et aux attentes des voyageurs en ce qui concerne les coûts, le service, l'accès et le volume tout en permettant au secteur des transports de demeurer concurrentiel, et ce, de manière durable, et quel est le rôle du gouvernement à cet égard?**

#### *Propriété étrangère*

- La hausse des limites visant la propriété étrangère permettrait à de nouveaux services moins coûteux de pénétrer le marché et de réduire ainsi le coût du capital tout en augmentant le nombre de voyageurs.
- Certains croient qu'en raison du coût du capital de la desserte des marchés à faible densité, il y a peu d'espace sur le marché canadien pour de nouveaux transporteurs. La densité du marché canadien et notre coût de base posent un défi aux transporteurs à très faibles coûts qu'on ne retrouve pas dans d'autres administrations comme l'Europe et les États-Unis. Après des années d'instabilité et d'échecs essuyés par de nombreux transporteurs, le secteur des transports canadien est enfin en voie de se stabiliser par l'intermédiaire de quelques transporteurs robustes et viables.
- Ces dernières années, la croissance a été importante dans les nouveaux services, y compris dans les plus petits marchés grâce à des compagnies comme Encore, Jazz et Porter.



### *Protection des consommateurs*

- Il est difficile d'établir si le système de protection des consommateurs en place est adéquat en ce qui a trait à la prévisibilité et la clarté pour les passagers ou les transporteurs.
- Pourquoi les transporteurs aériens devraient-ils faire l'objet d'un traitement différent des hôtels ou d'autres services axés sur le consommateur, qui eux n'ont pas de « charte des droits », et permettre à la concurrence de définir l'expérience des passagers? En raison des différentes conditions d'exploitation, un défi important serait la façon d'établir des normes applicables de façon uniforme dans l'ensemble du pays.
- Cela étant dit, bien qu'il ne soit pas nécessaire d'instaurer des normes en matière de protection des consommateurs uniquement pour l'aviation, il serait préférable que cette mesure soit mise en vigueur par le gouvernement plutôt que par l'intermédiaire d'une approche au cas par cas fondée sur les plaintes présentées à l'Office.

### *Accessibilité*

- Les personnes handicapées sont laissées pour compte par notre système de transport. L'amélioration de l'accessibilité pourrait contribuer à augmenter le transport aérien permettant à un plus grand nombre de personnes de voyager. En outre, les investissements dans les infrastructures devraient se concentrer sur l'amélioration de l'accessibilité, ce qui pourrait inclure des améliorations aux aéronefs de passagers.
  - Des services accessibles doivent tenir compte du fait que, souvent, les personnes handicapées sont accompagnées par une autre personne. Ces personnes ne devraient pas être séparées pour de longues périodes durant les voyages.
- 2. Le Rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada recommande davantage de transparence et de responsabilisation par les services de transport et les fournisseurs d'infrastructures à l'égard de leurs clients. Comment proposez-vous d'instaurer ces éléments? Le concept d'une fiche de rendement serait-il une solution efficace? Le cas échéant, quelle forme prendrait-elle?**

### *Aviation d'affaires*

- L'aviation d'affaires est aux prises avec des problèmes liés à l'accès aux aéroports, à une réglementation excessive et à un manque de service par l'Aviation civile de Transports Canada.



### *Réglementation*

- L'industrie aérienne ne peut pas faire l'objet d'une faible réglementation, car elle doit être sûre. En revanche, la réglementation doit être cohérente et efficace.

### *Enjeux liés aux relations de travail*

- Nous avons l'occasion d'examiner différentes administrations aéroportuaires en ce qui concerne les régimes de travail précaires visant les travailleurs à faible salaire dans les aéroports. Nous devons nous assurer que les salaires sont décentes dans le secteur aérien et éliminer les problèmes qui touchent certains aéroports à cet égard, comme les changements de contrat.

### **3. Quelles approches le gouvernement pourrait-il préconiser afin d'optimiser son cadre stratégique pour le secteur des transports et faire en sorte que les utilisateurs bénéficient de la meilleure desserte et des coûts de voyage les plus concurrentiels, y compris par l'encouragement de la concurrence ou l'adoption d'une faible réglementation?**

#### *Cadres stratégiques intégrés*

- Le gouvernement doit veiller à ce que les politiques du Canada en matière de transport soient élaborées et mises en œuvre au moyen d'une approche intégrée. Il est également important que le secteur des transports fasse l'objet d'une réglementation uniforme dans l'ensemble des administrations.
- Nous devons nous attarder sur l'ensemble des services aux passagers, du point de départ jusqu'à destination, et faire en sorte que les liaisons se fassent le plus aisément possible.
- L'intégration de la Canada Line à Vancouver comme point de liaison intermodal est un « modèle à suivre » en matière d'intégration. Pour faciliter les déplacements d'un endroit à un autre, le système doit être intégré.

#### *Accords aériens internationaux*

- La politique *Ciel bleu* a bien servi le Canada, mais nous devons éviter sa mise en œuvre « à l'excès ».
- La transition du trafic de la sixième liberté est essentielle à la croissance du trafic aérien au Canada en raison de la taille et de la distribution de notre population. Pour attirer davantage de trafic, nous devons améliorer l'efficacité du transit dans nos aéroports et réduire les coûts.



- 4. En tenant compte de toutes les différentes façons dont les Canadiens (à titre de contribuables et de voyageurs) paient le transport aérien, le transport en commun et les services de traversier (de l'utilisateur payeur au financement des infrastructures en passant par les coûts au chapitre de la sécurité), ces coûts et ces subventions ne pourraient-ils pas être intégrés ou répartis entre les modes de manière plus efficace? Dans l'affirmative, comment?**

#### *Coûts liés au système aérien*

- Les coûts imposés par le gouvernement sont également perçus comme un défi important. L'industrie du voyage au Canada est moins concurrentielle en raison des frais, des taxes et des suppléments que les voyageurs doivent déboursier. Au Canada, nous allons au-delà de l'utilisateur payeur. Le transport aérien est traité de manière différente par rapport aux autres modes de transport à cet égard. Cette approche empêche certains transporteurs aériens de desservir le marché canadien, et certains se retirent des marchés plus petits. Le gouvernement doit reconnaître que le transport aérien et le tourisme sont des moteurs économiques et doit réduire le fardeau lié aux coûts dans ce secteur.
- La séance a abordé le sujet de la sécurité, et certains participants ont exprimé leurs préoccupations relatives à la réduction du financement accordé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et des répercussions qui en découlent sur son rendement. Il a également été mentionné qu'une entente devrait exister sur les normes de service pour l'ACSTA.
- L'octroi de subventions existe déjà dans le système canadien, mais ce sont les passagers des plus grands centres qui subventionnent ceux des plus petits centres par l'intermédiaire des frais imposés aux usagers. Nous devons faire en sorte que le système soit abordable dans l'ensemble du pays.

#### *Gouvernance des aéroports*

- Si le Canada décide de se lancer dans la privatisation des aéroports, le gouvernement devra s'assurer de mettre en place des paramètres en matière de réglementation des prix et que cette dernière n'impose pas un fardeau excessif.