



**AIR LINE PILOTS ASSOCIATION INTERNATIONAL**

**CANADA**

155 QUEEN STREET □ SUITE 1301 □ OTTAWA, ONTARIO □ K1P 6L1 □ (613) 569-5668 □ FAX (613) 569-5681

Le 5 mai 2003

Soumission au :

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Concernant :

**Projet de loi C-26, une loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire, édictant la Loi sur VIA Rail Canada et modifiant d'autres lois en conséquence**

Je me nomme commandant Dan Adamus et je suis présent pour représenter l'Association des pilotes de ligne, Internationale. Je suis vice-président du conseil canadien d'ALPA. Je suis également un pilote d'air Canada Jazz. Je suis accompagné aujourd'hui par Art LaFlamme, qui est le représentant senior d'ALPA au Canada. Au nom de l'Association des pilotes de ligne, je tiens à remercier le comité d'avoir l'occasion d'exprimer notre opinion sur la législation proposée.

L'Association des pilotes de ligne, Internationale (ALPA) représente plus de 66 000 pilotes professionnels qui travaillent pour 42 lignes aériennes au Canada et aux États-Unis. À titre d'agent négociateur certifié de nos membres et en tant que leur représentant pour tout domaine touchant leur sécurité et leur bien-être professionnel, ALPA est le porte-parole principal pour les pilotes de ligne en Amérique du Nord. Par conséquent, ALPA a un grand intérêt envers la santé économique et le bien-être de l'industrie et nous apprécions cette occasion de faire une contribution à la nouvelle structure légale des transports au Canada.

Comme inquiétude générale, avec le transporteur le plus important au Canada et ses nombreuses filiales en pleine restructuration sous la loi de la protection de la faillite, nous faisons appel à votre prudence en terme de législation qui pourrait affecter l'industrie aérienne. Avant de connaître ce qui résultera de ce processus, il n'est absolument pas approprié d'imposer des restrictions au redéveloppement de cette industrie en pleine crise. Nous croyons que l'approche du gouvernement doit être d'un grand soutien aux efforts des dépositaires d'enjeux dans le processus de restructuration – qui inclut nos membres d'Air Canada Jazz – afin d'encore une fois rendre cette industrie viable économiquement et productive, et de continuer à servir les intérêts de tous les Canadiens.

De plus, nous croyons que l'appui offert par le gouvernement à l'industrie du transport doit être équitable. Dans ce contexte, ALPA est tout particulièrement concernée avec les centaines de millions de dollars de subventions directes et indirectes qui sont offertes à VIA Rail, alors qu'au même moment, l'industrie aérienne est considérée comme une

source de revenus par le gouvernement par l'entremise de ses nombreux frais et surtaxes. La concurrence au niveau des transports doit être juste et équitable pour tous les moyens de transport. Il est manifestement injuste d'encourager un moyen de transport au détriment d'un autre par l'entremise de subventions gouvernementales.

ALPA a récemment eu l'occasion de présenter tous les détails à ce Comité, et je ne répéterai pas les commentaires généraux ici. Je ferai seulement référence aux soumissions faites au Comité le 3 avril, 2003.

Nos commentaires spécifiques concernant le projet de loi présentés au Comité s'adressent aux amendements proposés qui offriraient aux transporteurs un accès au partage interlignes du réseau d'Air Canada.

### **Section 28 du projet de loi C-26 : Partage interlignes involontaire**

ALPA tient à exprimer son objection à l'ajout proposé de la section 85.2 de la *Loi sur les transports au Canada*, (se trouvant à la section 28 du projet de loi) par laquelle les transporteurs intérieurs pourraient être obligés, contre leurs intérêts, de conclure des accords de partage interlignes avec d'autres transporteurs. En dépit du langage général utilisé à l'amendement, il est apparent que cet amendement tente de viser le réseau d'Air Canada, dont une grande partie est opérée par des pilotes que nous représentons chez Air Canada Jazz.

Nous croyons que, à titre de principe, il est injuste de viser un transporteur en réseau. Du côté pratique, la cible est maladroit, puisque cela agira premièrement comme un obstacle à la rentabilité potentielle d'Air Canada Jazz, au lieu d'Air Canada. Et dans les circonstances actuelles, le fait d'imposer les conditions « faire des affaires » onéreuses dessus un transporteur en réseau en pleine restructuration – alors que nous ne connaissons pas sa structure, ou même s'il survivra- n'a simplement aucun sens. Nous demandons respectueusement que le Comité recommande au gouvernement d'enlever cet amendement proposé ou l'amende tel que nous le suggérerons, ou tout au moins, l'ajourne pour considération future une fois que la nature du transporteur restructuré sera évidente.

### **Viser le transporteur en réseau est injuste**

Air Canada est un transporteur en réseau. Il offre des liens essentiels à partir de petites communautés vers des aéroports principaux, et par l'entremise de ses opérations transfrontalières, ses services internationaux et à l'aide de ses transporteurs affiliés, vers littéralement de milliers de destinations dans le monde. Il n'est pas surprenant que les coûts d'infrastructure pour un transporteur en réseau, tel qu'Air Canada, soient considérablement plus élevés que pour une opération de transport direct. Mais seul un transporteur en réseau peut desservir les petits centres ainsi que les routes internationales. Comme dans toute industrie, rien n'est gratuit.

Alors que nous ne suggérons pas qu'Air Canada soit protégée contre la concurrence, la vérité est que l'existence dans le marché de transporteurs directs ronge la capacité d'un transporteur en réseau de procéder aux vols internationaux et vers les plus petits centres, ce qui caractérise le transporteur à service complet. L'amendement proposé, nous suggérons, n'est rien de moins que l'établissement législatif de ce processus d'érosion. Cela permettrait l'accès à de petits transporteurs directs, et la capacité de prendre pleinement avantage du réseau d'Air Canada sans participer pleinement aux coûts reliés. Et, d'après la situation actuelle d'Air Canada, cela protégerait ces transporteurs concurrentiels du risque entrepreneurial rattaché à l'établissement d'une ligne aérienne en réseau. En bref, il leur permettrait d'être les « passagers clandestins ».

Une ligne aérienne telle qu'Air Canada est bien plus que la somme de ses parties. Elle ne peut simplement pas être remplacée par une multiplicité de nouveaux arrivants. Et son rôle au sein de système de transport au Canada ne peut pas être réduit qu'à une analyse de routes. Nous croyons que cette optique importante est perdue dans la formulation de l'amendement proposé et également tout semblant de justice. Et, nous croyons que cette perspective doit être considérée lorsque le gouvernement impose des fardeaux supplémentaires touchant à la rentabilité de cette ligne aérienne.

### **L'amendement proposé vise Air Canada Jazz, et non Air Canada**

Tel que le Comité est au courant, les origines de l'amendement se trouvent dans les engagements faits par Air Canada au gouvernement lors de son achat de Canadian Airlines en décembre 1999. Ces engagements ont été incorporés à la législation actuelle.

Toutefois, il est important de souligner que l'amendement proposé aurait un impact vraiment défavorable, tout spécialement pour ce qui a trait aux opérations régionales d'Air Canada Jazz. Les engagements d'Air Canada de 1999 l'obligent à donner accès à son réseau à des transporteurs membres du *International Air Transport Association* (IATA), et par conséquent, d'une certaine stature, réputation et taille. Par contraste, l'amendement proposé abandonne les restrictions d'IATA et donne l'accès à toute ligne aérienne qui est admissible à satisfaire aux exigences minimales réglementaires pour opérer au Canada.

Comme résultat, l'impact concurrentiel de cet amendement serait ressenti premièrement non seulement par Air Canada, mais par Air Canada Jazz, qui offre des liaisons à partir de petits centres régionaux vers des aéroports principaux. Nous suggérons respectueusement qu'il ne s'agit pas d'un ciblage rationnel par la législation proposée. Air Canada Jazz est opérée à titre d'entité séparée, possédant son propre licence. Elle possède un groupe distinct d'employés qui ne sont pas au service d'Air Canada. Toutefois, elle fait partie du réseau d'Air Canada, et sa viabilité en grande partie dépend fondamentalement des arrangements du partage interlignes exclusif et du partage des codes avec Air Canada. La fonction commerciale fondamentale de la compagnie serait gravement ébranlée si ses concurrents régionaux avaient accès au réseau d'Air Canada.

Nous ne croyons pas qu'il y a des arguments nécessaires afin de justifier cette concurrence nourrie de force par le gouvernement dans le secteur régional de l'industrie. Avec le reste de l'industrie, le secteur régional a été touché par les conséquences néfastes affectant notre industrie – tel que la baisse des déplacements d'affaires, le terrorisme international, la guerre en Irak et, maintenant, SRAS. De plus, l'industrie régionale a été affectée de façon disproportionnée par les nombreuses surtaxes gouvernementales imposées, la plus connue est le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Air Canada Jazz a perdu 88 millions de dollars durant la dernière année, et, ainsi qu'Air Canada, est en plein processus de protection sur la Loi de la faillite. Cela n'a aucun sens d'ajouter un fardeau supplémentaire envisagé par la législation proposée, et pour cette raison, l'amendement proposé doit être rejeté.

Tout au moins, nous soumettons respectueusement, que la législation devrait considérer les intérêts d'Air Canada Jazz. Le sous-alinéa 85.2 (2) (a) des amendements proposés stipule que, à la demande du partage interlignes par un tiers, l'Office des transports du Canada doit considérer les intérêts financiers du transporteur pour procéder au partage interlignes (c'est-à-dire Air Canada); il n'existe aucune exigence semblable que les intérêts financiers d'un transporteur actuellement opérant selon un accord de partage interlignes (i.e., Air Canada Jazz) soient considérés. Alors que selon notre opinion, cette initiative législative doit être rejetée dans sa totalité, si le Comité continue dans cette direction, le langage doit être amendé afin d'offrir la considération des impacts financiers défavorables d'un accord du partage interlignes proposé pour les transporteurs effectuant déjà cette fonction.

### **Viser un transporteur en redressement de faillite n'a aucun sens**

Notre dernier point soumis respectueusement est très évident. Air Canada, accompagné d'Air Canada Jazz, est en plein redressement de faillite. Le destin de la ligne aérienne, ainsi que des 40 000 emplois, sont encore incertains. Il est simplement impossible de connaître l'impact de la législation après la restructuration. Même si le futur est évidemment incertain, nous savons tout au moins que le transporteur émergent de la protection de la loi sur la faillite sera tout à fait différent que celui dont nous connaissons aujourd'hui. Dans les circonstances actuelles, il serait inapproprié de continuer avec la législation qui peut engendrer des conséquences totalement non intentionnelles. Par conséquent, nous soumettons respectueusement que l'amendement proposé, si non rejeté complètement, soit mis de côté jusqu'à ce qu'une évaluation rationnelle de la situation puisse avoir lieu.

Encore une fois, je remercie le Comité d'avoir eu l'occasion de faire connaître notre opinion et nos recommandations. Il nous ferait maintenant plaisir de répondre à vos questions.