



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 042 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 22 novembre 2005

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports

Le mardi 22 novembre 2005

• (0900)

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC)): La séance est ouverte. Nous allons commencer.

Madame Burr, je ne sais pas qui d'entre vous va y aller en premier, mais je vais vous laisser faire à votre guise en vous demandant de commencer par vous présenter puis nous lire votre exposé.

Mme Kristine Burr (sous-ministre adjointe, Groupe des politiques, ministère des Transports): Bonjour, monsieur le président, et merci.

Je voudrais vous présenter M. Jacques Pigeon, notre avocat général ministériel, et Mme Nada Vransy, notre directeur de la Politique nationale et internationale des services aériens.

Quant à moi, je m'appelle Kristine Burr et je suis sous-ministre adjointe responsable des politiques à Transports Canada.

[Français]

Nous sommes heureux de cette occasion qui nous est offerte de discuter du projet de loi C-47, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Ces modifications qui sont proposées rempliront l'engagement du gouvernement envers les Canadiens et les Canadiennes, à savoir qu'il n'y aurait pas d'érosion dans l'application de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, ou LPPCAC, à la suite de la restructuration d'Air Canada.

[Traduction]

Air Canada, à titre de société d'État fédérale, est assujettie à la Loi sur les langues officielles depuis l'adoption de celle-ci en 1969. Les obligations en matière de langues officielles ayant trait à la langue de travail et au service au public ont été fermement enchâssées dans la culture organisationnelle d'Air Canada. Au moment de la privatisation d'Air Canada en 1988-1989, il avait été entendu que l'engagement continu aux pleines obligations imposées par la Loi sur les langues officielles était une condition de sa privatisation en vertu de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada que nous appelons communément la LPPCAC.

Aujourd'hui, à la suite de sa restructuration, Air Canada est devenue une filiale à 100 p. 100 de la nouvelle société de portefeuille Gestion ACE Aviation Inc., encore appelée ACE. Également, plusieurs anciennes divisions internes et filiales d'Air Canada ont été transformées en sociétés en commandite. Ces sociétés en commandite appartiennent maintenant à ACE et sont sous son contrôle direct ou indirect.

[Français]

Les obligations imposées dans la LPPCAC continuent de s'appliquer, mais à une société Air Canada réduite, quant à la taille de l'entreprise et au nombre d'employés. En vertu de la LPPCAC,

Air Canada est assujettie aux pleines obligations imposées par la Loi sur les langues officielles, y compris aux dispositions régissant le service au public, la langue de travail, la participation équitable de la main-d'oeuvre ainsi que les politiques et mécanismes de contrôle d'application.

Air Canada est également tenue de veiller à ce que ses filiales futures qui offrent des services aériens assurent des services au public dans les deux langues officielles. Enfin, la LPPCAC exige qu'Air Canada maintienne des centres d'entretien et de révision à Winnipeg, Montréal et Mississauga. En outre, elle doit maintenir le siège social de la société dans la région métropolitaine de Montréal.

[Traduction]

Le gouvernement du Canada s'est engagé envers les Canadiens et les Canadiennes à maintenir le statut quo en vertu de la LPPCAC, pas plus, pas moins. « Pas plus » a trait aux dispositions qui figurent dans le projet de loi proposé pour restreindre l'application des obligations imposées par la loi afin d'éviter de les étendre au-delà de l'objet de la loi actuelle. Parmi ces dispositions, il y en a qui empêchent que les obligations en matière de langues officielles soient étendues à une entité une fois qu'elle n'est plus contrôlée par ACE.

Par ailleurs, pour maintenir l'uniformité avec l'obligation actuelle imposée à Air Canada, les obligations en matière de langues officielles imposées aux entités du groupe d'Air Canada offrant des services aériens, comme la société en commandite Jazz Air, sont restreintes au service au public et aux dispositions connexes de contrôle d'application de la Loi sur les langues officielles. Et enfin, si une future entité du groupe d'Air Canada offrant des services aériens exclusivement à l'étranger devait être créée ou acquise, les obligations en matière de langues officielles ne s'appliqueraient pas à cette entité.

• (0905)

[Français]

« Pas moins » a trait aux dispositions de mise à jour des obligations imposées actuellement par la LPPCAC pour assurer que celles-ci continuent de s'appliquer à la nouvelle structure d'entreprise d'Air Canada. Il s'agit notamment de dispositions qui maintiennent les pleines obligations en matière de langues officielles à l'égard des anciennes divisions internes d'Air Canada qui ont été transformées en entités distinctes. On parle ici entre autres des Services techniques, d'Air Canada Cargo et des Services au sol.

De plus, ce projet de loi répute à l'intérieur des statuts constitutifs de ACE, à titre de nouvel organisme dirigeant de la société, que les exigences de communiquer avec le public dans les deux langues officielles et de maintenir son siège social dans la région métropolitaine de Montréal lui sont applicables.

[Traduction]

C'est avec intérêt que j'ai noté les observations formulées par toutes les parties durant le débat de la deuxième lecture sur le projet de loi C-47. J'aimerais seulement prendre un moment ou deux pour répondre à deux points soulevés au cours de ce débat.

D'abord, il y a eu des discussions à savoir si le projet de loi C-47 pourrait être encore renforcé pour assurer qu'Air Canada se conforme aux obligations qui lui incombent en vertu de la Loi sur les langues officielles. En fait, ce projet de loi imposera directement aux entités du groupe d'Air Canada qui ont été détachées des responsabilités légales de répondre de leurs obligations en matière de langues officielles. En réponse directe à la recommandation de la commissaire aux langues officielles, les dispositions permettront à la commissaire de continuer à surveiller la conformité d'Air Canada à ses obligations en vertu de la Loi sur les langues officielles, et à les lui faire respecter. Cela comprend une surveillance directe exercée sur les anciennes divisions internes d'Air Canada, ainsi que les obligations de service au public des entités du groupe d'Air Canada qui assure des services aériens.

Même si ce projet de loi étend les parties VIII, IX et X — les mécanismes et les politiques d'exécution — en vertu de la Loi sur les langues officielles aux anciennes divisions internes et filiales d'Air Canada, la question de l'application de ces mécanismes d'exécution, et la façon de le faire, relèvent du Commissariat aux langues officielles.

Le deuxième point découlant du débat de la deuxième lecture dont j'aimerais traiter maintenant est la question de l'extension des obligations en matière de langues officielles à toutes les compagnies aériennes. Contrairement aux autres transporteurs aériens canadiens, Air Canada est une ancienne société d'État. À ce titre, elle est assujettie à des obligations en matière de langues officielles depuis 1969. Cette obligation a été prolongée au moment de sa privatisation en 1988. La compagnie devrait donc avoir la capacité de s'acquitter de ces obligations.

L'imposition d'obligations en matière de langues officielles aux autres transporteurs aériens du secteur privé irait plus loin que l'engagement du gouvernement de conserver la portée de l'application de la LPPCAC. En outre, le gouvernement n'a jamais imposé d'obligations en vertu de la Loi sur les langues officielles à des sociétés du secteur privé, à moins qu'elles soient d'anciennes institutions fédérales. Il serait en outre difficile de justifier pourquoi les transporteurs aériens, entre tous les modes de transport canadiens exploités par le secteur privé, et entre toutes les entreprises du secteur privé réglementées par le gouvernement fédéral, devraient être assujettis à des obligations en vertu de la Loi sur les langues officielles.

À tire de dernière observation, je tiens à ajouter que tout a été fait pour garantir que ce projet de loi soit un juste équilibre permettant de préserver les obligations en matière de langues officielles imposées à Air Canada du temps où elle était une société d'État fédérale, tout en reconnaissant qu'Air Canada évolue dans le contexte concurrentiel du secteur privé.

Voilà qui termine mes remarques d'introduction, monsieur le président. Nous nous ferons un plaisir de répondre aux questions des membres du comité.

Je vous remercie.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, madame Burr.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire (Longueuil—Pierre-Boucher, BQ): Merci, monsieur le président.

Bonjour et bienvenue au comité.

J'aimerais savoir exactement comment, dans le cadre de ce projet de loi, vous pouvez garantir qu'Air Canada sera obligée de maintenir son siège social à Montréal et qu'il ne s'agira pas d'une coquille vide. J'entends par là que cela devra générer des emplois et des impacts majeurs sur l'ensemble de la communauté et du Québec.

Mme Kristine Burr: Étant donné que votre question implique une interprétation juridique, je demanderai à M. Pigeon de répondre.

M. Jacques Pigeon (avocat général ministériel, Services juridiques, ministère des Transports): Monsieur le président, je crois que deux dispositions sont pertinentes à la question de Mme St-Hilaire. La première se trouve à l'article 9 de la loi, qui s'applique précisément à Air Canada. En fait, deux articles auront une incidence à cet égard. En ce qui concerne Air Canada, la disposition actuelle de la loi demeure inchangée. L'alinéa 6(1)e) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada dit que le siège social d'Air Canada doit être situé dans la Communauté urbaine de Montréal.

De plus, l'article 10.3 proposé, à la partie 4, mentionne que dans les articles d'incorporation de la compagnie ACE, en l'occurrence la nouvelle société mère, une disposition semblable spécifiera que le siège social de cette société devra demeurer dans la grande région métropolitaine de Montréal. Deux dispositions portent là-dessus. L'une s'appliquera à Air Canada, en tant que filiale de ACE; l'autre s'appliquera à ACE en vertu des modifications proposées par le ministre.

● (0910)

Mme Caroline St-Hilaire: Vous avez beaucoup parlé, madame Burr, des langues officielles. Les dispositions relatives aux langues officielles ne s'appliquent pas à toutes les parties du projet de loi. Pourquoi est-ce ainsi? Qu'en est-il des employés? Ai-je bien compris?

Mme Kristine Burr: Oui, c'est cela. Monsieur Pigeon, voulez-vous indiquer les parties où les dispositions relatives aux langues officielles s'appliquent?

M. Jacques Pigeon: Vous parlez des dispositions qui s'appliquent, entre autres, aux employés. En regard de la partie V de la Loi sur les langues officielles, par exemple, les obligations d'Air Canada demeurent inchangées. La partie V de la loi, qui porte sur la langue de travail, s'applique aux employés d'Air Canada et continuera de s'appliquer.

Cependant, dans la nouvelle organisation, telle que restructurée, on trouve maintenant plusieurs entités qui ont pris la place d'Air Canada telle qu'elle existait avant le 1^{er} avril 2003. Au moment où Air Canada a été restructurée, les actions de cette compagnie étaient détenues par le public. Air Canada avait des filiales au moment où elle a été placée sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. À la suite de sa restructuration, sa structure corporative a été changée. Maintenant, comme Mme Burr l'a dit lors de ses remarques introductives, un ensemble de compagnies et de sociétés en commandite remplacent l'ancienne structure. Si vous me demandez lesquelles de ces entités seront assujetties aux dispositions de la loi, la réponse se trouve à l'article 10.2 proposé dans le projet de loi, qui énonce un certain nombre de règles et qui établit quelles entités de la nouvelle structure seront affectées par les obligations en matière de langues officielles. Le but de ces dispositions est de préserver le statu quo. Si, dans l'ancienne structure, il y avait l'obligation de respecter la Loi sur les langues officielles, l'intention des nouvelles dispositions est de faire en sorte que la Loi sur les langues officielles continue de s'appliquer aux opérations auxquelles elle s'appliquait auparavant.

• (0915)

Mme Caroline St-Hilaire: Monsieur Pigeon, vous admettez qu'Air Canada n'a pas un très bon bilan au plan des langues officielles, pour ne pas dire un bilan pourri. Plusieurs personnes, à gauche et à droite, se sont plaintes, notamment la commissaire aux langues officielles. Si je comprends bien, le projet de loi ne change pas grand-chose, mais il s'appliquera à l'ensemble des entreprises restructurées d'Air Canada. Rien ne changera, parce que même si le législateur veut qu'Air Canada soit assujettie aux langues officielles, il n'y a rien de prévu pour pénaliser la compagnie.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Madame St-Hilaire, pouvez-vous poser rapidement les questions car votre temps d'intervention est terminé.

Mme Caroline St-Hilaire: Ah, vraiment!

Le vice-président (M. Jim Gouk): Mais de toute manière, vous aurez de nouveau la parole au deuxième tour.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: En fait, le projet de loi ne change rien. Aucun article ne modifie la situation actuelle, même au niveau des employés et des services à la clientèle. Rien ne garantit des chances de succès égales entre francophones et anglophones. C'est ce que je comprends.

M. Jacques Pigeon: Monsieur le président, puis-je répondre à la question?

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Allez-y, je vous prie.

[Français]

M. Jacques Pigeon: Madame St-Hilaire, il faut faire la distinction entre les règles et leur application. Le projet de loi vise à modifier les règles de façon à ce qu'elles soient conformes à l'objectif du gouvernement, qui est de maintenir le niveau de bilinguisme qui existait avant la restructuration.

Quant à l'application, vous faites allusion aux plaintes possibles. Ce domaine relève de la commissaire. Le public a le droit, en vertu de la Loi sur les langues officielles, de déposer des plaintes. Ces plaintes seront étudiées par la commissaire, et elle témoignera devant vous.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Godin.

[Français]

M. Yvon Godin (Acadie—Bathurst, NPD): Merci, monsieur le président.

Je vous souhaite aussi la bienvenue. Mme St-Hilaire dit vrai: Air Canada est la compagnie au Canada qui a violé le plus souvent la Loi sur les langues officielles. Elle a reçu tant de plaintes qu'elle a même retiré le formulaire de plainte de sa pochette. On n'en trouve plus depuis plus de quatre mois.

Par ce projet de loi, Transports Canada est-il en train d'ouvrir la porte à Air Canada pour qu'elle puisse, par exemple, faire cesser ses vols de Jazz allant à Bathurst, et les remplacer par ceux d'une autre filiale qui ne serait pas assujettie à la loi? Qu'est-ce qui nous garantit à 100 p. 100, et même à 150 p. 100, que ce n'est pas ce qui est en train de se produire?

Mme Kristine Burr: Monsieur le président, je voudrais assurer M. Godin que nous essayons de conserver le même cadre politique. Comme Me Pigeon l'a mentionné, l'accent sera mis sur la même obligation que sous l'ancienne loi.

M. Yvon Godin: Monsieur le président, ma question n'était peut-être pas assez claire. Je veux savoir ce qui empêchera la nouvelle structure d'Air Canada d'arrêter le service de Jazz pour mettre celui d'une autre compagnie, ce qui nous fera perdre le service bilingue. Vous nous dites que vous allez « essayer ». Ce n'est pas ce qu'on veut; on veut un projet de loi qui empêchera Air Canada de faire ce qu'elle veut. Je le dis publiquement: Air Canada n'est pas honnête. C'est la compagnie qui viole le plus souvent la Loi sur les langues officielles. Au moment de sa restructuration financière pour éviter la faillite, un juge a même décidé que la commissaire aux langues officielles devait adopter un profil bas pendant cette période. Il ne fallait même pas déposer de plainte en vertu de la Loi sur les langues officielles du Canada. Vous vous le rappelez. Tout à coup, Air Canada se restructure, et on pourrait perdre des services bilingues. Qu'est-ce qui nous assure que cela n'arrivera pas? Je pose une question précise. Qu'est-ce qui empêcherait Air Canada de faire par derrière ce qu'elle ne peut faire par devant?

• (0920)

Mme Kristine Burr: Voulez-vous dire que, par exemple, Bathurst ne serait plus desservie par Air Canada, mais par une autre ligne aérienne?

M. Yvon Godin: Oui, mais une ligne aérienne de la même compagnie, dans la nouvelle structure.

M. Jacques Pigeon: Monsieur le président, on a abordé la rédaction du projet de loi avec des termes conceptuels. C'est pour quoi on a parlé, au paragraphe 10.2(1) proposé, d'« entités du groupe ». En anglais on a utilisé le mot « *affiliate* ». Si Air Canada décidait demain de changer la structure de sa compagnie, ce concept serait suffisamment souple pour englober toute entité sur laquelle Air Canada a le contrôle. On ne les a pas nommés dans la loi. On a utilisé une approche conceptuelle de façon à ce que toute entité qui exploiterait une entreprise qui tombe sous la compétence législative du Parlement du Canada en matière d'aéronautique puisse être assujettie à la loi.

M. Yvon Godin: Est-ce que la compagnie Gestion ACE Aviation Inc. pourrait contrôler une ligne aérienne qui ne serait pas assujettie à la loi?

M. Jacques Pigeon: À mon avis, le concept d'« affilié » englobe une compagnie aérienne qui serait contrôlée par ACE.

M. Yvon Godin: À quel endroit dans le projet de loi peut-on lire cela?

M. Jacques Pigeon: Au paragraphe 10.2 (1) proposé, on dit: « [...] la *Loi sur les langues officielles* s'applique aux entités du groupe [...] » et le terme « entités du groupe » est défini plus loin dans le projet de loi. Je vais y revenir. Donc, on dit:

[...] la *Loi sur les langues officielles* s'applique aux entités du groupe de la Société à l'égard de toutes les entreprises relevant de la compétence législative du Parlement en matière d'aéronautique qu'elles exploitent ou dont elles sont propriétaires.

La notion d'« entités du groupe de la Société » est définie aux paragraphes (5) et (6) du même article, qui contiennent les définitions et expliquent en termes conceptuels ce qu'est une entité du groupe de la société. Cela s'appliquerait à n'importe quelle entreprise qu'une entité du groupe de la société pourrait exploiter et qui offrirait un service aérien. Cela comprend les services connexes, parce qu'on a élargi la définition de « service aérien » pour inclure les services connexes. Je vais vous en donner la liste. Selon la définition, les services connexes incluent les services de billetterie et de réservation, les services de renseignements relatifs aux trajets et aux tarifs et les autres services semblables.

Ma réponse est qu'on a essayé de définir une approche conceptuelle qui englobe toute entité qui serait contrôlée par ACE et qui exploiterait une entreprise de service aérien telle qu'elle est définie de façon large.

• (0925)

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Godin.

M. Bonin est le suivant.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Merci, monsieur le président.

[Français]

Je vais continuer dans la même veine.

Je suis préoccupé par les mots « s'applique aux entités du groupe de la Société ». Ce que je vois à Air Canada et qui risque de se produire de plus en plus, c'est la sous-traitance. Lorsqu'on appelle les centres d'appels, c'est quelqu'un en Inde qui répond. Je veux qu'il soit précisé très clairement dans le projet de loi que la loi va s'appliquer à nos amis indiens qui font nos réservations. C'est en Inde aujourd'hui, et il se peut que ce soit en Angleterre l'an prochain. Air Canada ira là où c'est le moins cher. Ces compagnies ne sont pas des entités du groupe; elles ont obtenu un contrat. Je veux m'assurer que ce soit bien couvert. On a un concept, mais je veux qu'il soit dit bien

clairement que cela va s'appliquer à tout service offert par le groupe et par les groupes contractuels.

[Traduction]

M. Jacques Pigeon: Oui.

[Français]

M. Raymond Bonin: Je vais aller plus loin. On parle des centres d'appels. Je prévois qu'un jour, lorsqu'on va arriver à l'aéroport, il restera seulement des personnes pour diriger les gens et leur dire où sont les toilettes. On fait le travail nous-mêmes maintenant. Je veux que ces personnes ne soient pas traitées comme les personnes qui vérifient nos valises: ce n'est pas nous qui sommes responsables d'elles, c'est une autre compagnie, nous dit-on.

M. Jacques Pigeon: Je vous répondrai qu'il existe à cet effet une disposition de la *Loi sur les langues officielles*, qui est l'article 25. Lorsque le Parlement a étendu à Air Canada l'application de la *Loi sur les langues officielles*, cela comprenait toutes les dispositions de la loi, y compris l'article 25, qui dit que, si une institution fédérale — dans ce cas-ci, il s'agit d'Air Canada — retient les services d'une autre compagnie à contrat, elle a l'obligation de s'assurer que la compagnie qui exécute le contrat pour elle respecte les dispositions de la loi, surtout celles de la partie IV, qui concerne le service au public, de la même façon qu'elle serait tenue de les respecter si elle donnait elle-même le service.

Si une institution fédérale donne en sous-traitance un service qui fait partie des tâches qu'elle exécute normalement, l'article 25 l'oblige à s'assurer, par contrat, que l'entité qui va offrir le service respecte les obligations qu'elle aurait eues si elle avait elle-même offert le service. Dans ce cas-ci, il s'agit d'Air Canada. Cette obligation s'applique chaque fois que la partie IV s'applique.

M. Raymond Bonin: Alors, pourquoi dit-on au paragraphe 10.2 (1) proposé que la loi « s'applique aux entités du groupe de la Société »? Pourquoi n'ajouterait-on pas ce que vous venez de dire?

M. Jacques Pigeon: C'est déjà inclus.

M. Raymond Bonin: Est-ce qu'on ne pourrait pas l'inclure encore? Est-ce que cela poserait un problème?

M. Jacques Pigeon: En fait, au paragraphe 10.2(2) proposé, on dit:

(2) Seules les parties IV, VIII, IX et X de la *Loi sur les langues officielles* s'appliquent aux entreprises suivantes :

Prenons l'exemple de Jazz. En disant que la partie IV s'applique à Jazz, on fait référence à l'article 25 de la *Loi sur les langues officielles*, dont je viens de vous relater la substance. Automatiquement, par référence, cela incorpore l'article 25.

• (0930)

M. Raymond Bonin: Oui, mais Jazz fait partie du groupe de la société. Un sous-traitant ne fait pas partie du groupe de la société.

M. Jacques Pigeon: D'accord, mais écoutez bien ceci. Il y a une limite constitutionnelle. Le gouvernement du Canada ne peut pas atteindre directement une entreprise qui n'est pas de nature fédérale. Il s'agit d'une des limites constitutionnelles que nous avons. La même limite s'applique lorsque le gouvernement fédéral est impliqué au niveau de la *Loi sur les langues officielles*.

Si vous regardez la structure de la Loi sur les langues officielles, vous verrez que l'article 25 ne stipule pas que les sous-traitants du gouvernement sont assujettis à la Loi sur les langues officielles. Par contre, l'article dit que le gouvernement devra s'assurer — c'est le gouvernement qui devient imputable en vertu de la loi — que la Loi sur les langues officielles soit respectée.

M. Raymond Bonin: Je comprends que la compagnie qui embauche ou qui offre ces contrats doit s'en assurer. Je comprends bien cela. Mais quelles seront les conséquences si elle ne le fait pas?

M. Jacques Pigeon: Si le résultat n'est pas atteint, une plainte sera faite contre l'institution fédérale, s'il s'agit d'une l'institution fédérale. Dans le cas d'Air Canada, la plainte sera faite contre Air Canada ou contre les entités du groupe qui sont directement assujetties à la loi. Des plaintes peuvent alors être déposées auprès de Mme la commissaire au sujet d'une infraction à la loi.

M. Raymond Bonin: Si on proposait un amendement à l'article 10.2 proposé dans le projet de loi à ce sujet, cela ne vous causerait pas d'ennuis?

M. Jacques Pigeon: À mon avis, cela existe déjà.

M. Raymond Bonin: Oui, mais on ne le voit pas. Si on s'organisait pour que ce soit bien visible, est-ce que cela vous compliquerait la vie?

M. Jacques Pigeon: C'est une question de politique.

M. Raymond Bonin: On répète ce qui est déjà stipulé ailleurs. Cependant, si nous voulons que cela figure à l'article 10.2, vous n'y voyez pas d'inconvénient?

M. Jacques Pigeon: Sur le plan législatif, je préférerais, dans la mesure où vous acceptez mon point de vue...

M. Raymond Bonin: Disons que j'accepte votre point de vue. Si j'y tiens, c'est qu'Air Canada n'a jamais respecté la Loi sur les langues officielles. J'ai travaillé pour le compte de cette compagnie pendant 25 ans. Si la compagnie ne la respecte pas, il va peut-être falloir écrire cette disposition plus souvent.

Le ministère pourrait travailler à la rédaction d'un amendement et je vais faire de même de mon côté, mais il vaudrait mieux qu'on le fasse ensemble pour que ce soit clair.

Mme Kristine Burr: Si vous me le permettez, monsieur le président, je vais ajouter qu'habituellement, le ministère de la Justice n'aime pas qu'on mette dans une loi quelque chose qui se trouve déjà dans une autre loi.

M. Raymond Bonin: Je n'aime pas le ministère de la Justice parce qu'il complique toujours nos études article par article.

Mme Kristine Burr: Nous comprenons le problème que vous avez soulevé.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je vous remercie.

Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer (Regina—Qu'Appelle, PCC): J'aurais simplement une toute petite question à poser à propos de certaines des dispositions du projet de loi.

Air Canada a demandé que le gouvernement lui offre de l'aide pour la formation linguistique afin de lui permettre de respecter les normes qui vont être promulguées ici, soit en finançant ses propres programmes de formation, soit encore en permettant à Air Canada de profiter des programmes de formation du gouvernement. D'après Air Canada, cela lui permettrait d'avoir une politique d'embauche

équitable et, partant, cela devrait faire partie des obligations prévues au projet de loi C-47.

Est-ce qu'il y a quelque chose que le ministère serait prêt à faire, serait prêt à offrir?

Mme Kristine Burr: Je vous remercie.

Monsieur le président, Air Canada a signalé à plusieurs reprises déjà qu'elle était tout à fait favorable à l'obligation d'offrir des services dans les deux langues. Même si nous savons fort bien qu'Air Canada dépense chaque année de l'argent à la fois pour assumer ses dépenses administratives et la formation linguistique nécessaires, nous demeurons convaincus que cette société pourra absorber les dépenses associées à l'obligation de fournir des services dans les deux langues au Canada. Nous n'escomptons donc pas pour l'instant demander des fonds pour les offrir à Air Canada.

• (0935)

M. Andrew Scheer: Air Canada a-t-elle déjà fait officiellement une demande dans ce sens?

Mme Kristine Burr: Pas à Transports Canada en tout cas.

M. Andrew Scheer: Ce sera tout.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier (Alfred-Pellan, BQ): Merci.

Bonjour. Je vais d'abord vous poser une petite question technique.

En répondant à certaines questions de ma collègue, vous avez mentionné que des dispositions étaient prévues pour maintenir le siège social d'Air Canada à Montréal. Vous dites qu'il y a des dispositions dans le texte de loi. Est-ce que je fais une bonne interprétation en disant que le projet de loi impose à l'entreprise de prévoir ces dispositions dans ses propres statuts? Ce ne sont pas des dispositions que le gouvernement ajouterait, n'est-ce pas? On impose des dispositions à l'entreprise en question. Est-ce que mon interprétation est bonne?

M. Jacques Pigeon: Oui. La loi oblige la compagnie à inclure ces dispositions dans ses statuts d'incorporation. Ensuite, la compagnie ne peut pas les enlever, parce que c'est prévu dans la loi. Cette loi est une loi spéciale qui a préséance sur les statuts d'incorporation de la compagnie.

M. Robert Carrier: Vous présumez que l'entreprise aura l'obligation, lorsque la loi aura été adoptée, d'ajouter ces dispositions à ses propres statuts.

M. Jacques Pigeon: Oui, de la même façon qu'Air Canada avait cette obligation lorsque la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été adoptée, vers 1988.

M. Robert Carrier: Selon votre expérience, y a-t-il un délai imposé à l'entreprise pour prévoir de telles dispositions?

M. Jacques Pigeon: Dans le cas d'Air Canada, on lui avait imposé l'obligation de modifier ses statuts dans un certain délai. La disposition législative qu'il y a ici fait en sorte que les changements sont réputés avoir été faits. C'est une technique un peu différente. En d'autres mots, vous avez raison, monsieur Carrier, de dire qu'il y a peut-être une nuance à faire entre Air Canada comme telle, dans l'article 6 de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, et...

En 1988, Air Canada s'était vu imposer l'obligation de modifier ses statuts d'incorporation et d'ajouter les dispositions prévues par la loi. Ici, à l'article 10.3 proposé, la technique que le gouvernement et les rédacteurs du ministère de la Justice ont employée est différente: on dit que les statuts sont réputés contenir ces dispositions. On ne s'attend pas à ce que la compagnie ait à modifier ses statuts en raison de cette disposition. Le Parlement a fait, par fiction juridique, une disposition qui fait en sorte que cela est réputé avoir été fait.

M. Robert Carrier: J'aimerais poser une autre petite question relative à la présentation de Mme Burr.

En réponse à certains commentaires, vous mentionnez que le gouvernement n'a jamais imposé d'obligation en vertu de la Loi sur les langues officielles à des entreprises du secteur privé.

Le projet de loi, qui vise à faire en sorte qu'Air Canada soit soumise à ses anciennes obligations, s'applique maintenant à une entreprise du secteur privé. N'avez-vous pas pensé à étendre ces obligations à l'ensemble des entreprises du secteur privé et à profiter du projet de loi pour le faire?

Mme Kristine Burr: Nous avons agi ainsi parce qu'Air Canada est une ancienne société de la Couronne. Ce fait justifiait qu'elle conserve les obligations qui ont été décrétées en 1988. Nous pourrions imposer les mêmes obligations aux autres compagnies aériennes. Toutefois, ce serait un changement de politique qui entraînerait beaucoup de complications. Nous sommes convaincus que l'approche que nous proposons est juste pour la compagnie, pour les Canadiens et pour les Canadiennes.

• (0940)

M. Robert Carrier: Je comprends que le projet de loi...

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Excusez-moi, monsieur Carrier, mais votre temps d'intervention est maintenant terminé. Jusqu'à présent, j'ai été très généreux avec tout le monde. Mais il me reste encore bien des noms sur ma liste, et nous n'avons qu'une heure à consacrer à ce groupe de témoins.

Monsieur Scarpaleggia.

[Français]

M. Francis Scarpaleggia (Lac-Saint-Louis, Lib.): Bonjour et bienvenue.

Un peu plus tôt, il a été mentionné que les dispositions de la loi exigent qu'Air Canada conserve son siège social à Montréal. Le terme « siège social » est-il défini quelque part dans la loi? Pendant nombre d'années, le siège social de la Banque Royale était situé à la Place Ville Marie, au centre-ville de Montréal. Cependant, à toutes fins pratiques, le siège social était situé à Toronto. Selon la loi, et dans ce cas-ci, le vice-président doit-il avoir son bureau à Montréal? Qu'est-ce que cela veut dire?

M. Jacques Pigeon: À ma connaissance, un siège social, en droit corporatif, est le lieu de résidence d'une corporation ou d'une société, mais je ne crois pas qu'il s'agisse d'un concept opérationnel. Il n'y a pas de contenu opérationnel qui, selon moi, exige que certaines opérations de la société soient absolument effectuées au siège social, sauf peut-être la conservation des procès-verbaux de la société. Le siège social est le bureau principal de la société. Il n'y a pas d'autre définition.

M. Francis Scarpaleggia: Savez-vous où est situé le siège social de Jazz Air?

Mme Kristine Burr: Il est situé à Halifax.

M. Francis Scarpaleggia: On dit que les dispositions de la Loi sur les langues officielles ne s'appliquent pas toutes à Jazz Air. On doit offrir, je pense, un service bilingue aux clients, mais à l'interne, il n'y a aucune exigence de bilinguisme, comme c'est le cas pour Air Canada. C'est ainsi parce qu'il ne s'agit pas d'une filiale contrôlée par ACE. Comment expliquer cette différence?

M. Jacques Pigeon: Cette différence s'explique par la situation qui existait au 1^{er} avril 2003, date à laquelle la restructuration a débuté. À ce moment, Jazz Air était une filiale d'Air Canada. De ce fait, Air Canada n'avait l'obligation que de s'assurer que cette filiale respecte la partie IV de la Loi sur les langues officielles. Afin de préserver le statu quo, c'est-à-dire conserver la situation qui existait le 1^{er} avril 2003, le projet de loi, au paragraphe 10.2(2) proposé, prévoit que la partie IV, entre autres, s'appliquera à Jazz Air. Cela n'implique pas toute la Loi sur les langues officielles, comme c'est le cas pour Air Canada. Avant la restructuration, seule une partie de la loi s'appliquait à Jazz Air. Cette dernière ne devait respecter que la partie IV.

M. Francis Scarpaleggia: Donc, toute filiale de Gestion ACE Aviation Inc. n'est pas assujettie aux mêmes exigences qu'Air Canada. C'est cela?

M. Jacques Pigeon: À la suite des modifications de 2000 à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, Air Canada avait l'obligation d'assurer que toutes ses filiales qui procuraient des services aériens respectaient la Loi sur les langues officielles. Si elles ne les respectaient pas, Air Canada était imputable légalement du résultat, comme elle l'était face aux sous-traitants dont M. Godin parlait.

• (0945)

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Scarpaleggia.

Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard (Miramichi, Lib.): Merci, monsieur le président.

J'aurais simplement une toute petite question. Dans l'industrie du transport aérien, le mot « entité » veut dire toutes sortes de choses. J'aurais une question à poser à ce sujet, probablement à M. Pigeon. Le projet de loi précise-t-il bien clairement ce que signifie ce terme? Il y a toutes ces alliances internationales qu'on appelle aussi souvent des entités affiliées. Y a-t-il confusion possible ou savons-nous très clairement ce que nous entendons lorsque nous utilisons ce terme dans le projet de loi?

M. Jacques Pigeon: Eh bien, monsieur Hubbard, je pense que les dispositions des paragraphes 10.2(5) et 10.2(6) du projet de loi disent très clairement ce qu'est une entité aux fins du projet de loi. Il existe donc une définition expresse dans les amendements proposés par le projet de loi, ce qui nous permet de circonscrire très précisément le sens de cette notion.

L'hon. Charles Hubbard: À votre avis donc, le terme « entité » est suffisamment bien expliqué en parlant de ce que pourrait être une entité au sens de Star Alliance et d'autres unions internationales.

M. Jacques Pigeon: Non, pour moi, le terme « entité » tel qu'il est utilisé ici s'entend au sens de l'entreprise plutôt que des rapports commerciaux.

Pour l'essentiel, je réduirais ce terme à son expression la plus simple. Une entité est un organisme que le groupe ACE contrôle directement ou indirectement. C'est cela l'entendement que je donne à la notion d'entité. C'est probablement plus complexe que cela, mais il s'agit soit d'une société de personnes, soit d'une personne morale placée directement ou indirectement sous le contrôle du groupe ACE.

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur Pigeon, pensez-vous vraiment que le projet de loi soit suffisamment clair à ce sujet? Vous avez parlé de « société de personnes », une expression qui a un certain sens sur le plan international. Mais savons-nous vraiment ce que nous faisons en utilisant le terme « entité » pour parler de...

M. Jacques Pigeon: Pour moi, oui, c'est clair.

L'hon. Charles Hubbard: Vous êtes sûr?

M. Jacques Pigeon: Oui, c'est ce que je crois...

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Bell.

M. Don Bell (North Vancouver, Lib.): Merci.

Je voulais simplement vous demander si ce qu'on propose ici change quoi que ce soit. Est-ce que cela changerait quoi que ce soit en Colombie-Britannique, par rapport à la situation actuelle, et est-ce qu'il y a des salariés qui seraient affectés?

Mme Kristine Burr: Non. Nous continuons à imposer exactement les mêmes conditions qu'avant la restructuration. Il ne devrait y avoir aucune conséquence, aucun impact pour les salariés de la Colombie-Britannique.

M. Don Bell: Je vous remercie.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Avez-vous terminé, monsieur Bell?

M. Don Bell: Oui, je vous remercie.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Merci, monsieur le président.

Monsieur Pigeon et madame Burr, bien sûr, on est préoccupés par les clients — ils vivent des situations malheureuses avec Air Canada —, mais il y a aussi les travailleurs et les travailleuses.

Pourquoi avoir volontairement écarté l'application des parties V, VI et VII de la Loi sur les langues officielles aux travailleurs? Y a-t-il une raison pour que vous n'avez pas augmenté la sécurité des travailleurs d'Air Canada?

Mme Kristine Burr: Nous n'avons pas modifié les obligations envers les travailleurs d'Air Canada et les entités qui sont maintenant un peu plus indépendantes, comme Air Cargo et les Services techniques. Leurs obligations restent les mêmes envers les besoins de la main-d'oeuvre.

Mme Caroline St-Hilaire: Qu'est-ce qui vous empêche d'améliorer ces conditions en regard des employés? Je constate que vous avez voulu maintenir le statu quo. Or, cela ne fonctionne pas, qu'il s'agisse des employés ou des clients. Vous avez néanmoins poursuivi dans ce sens.

Si vous aviez décidé d'appliquer la Loi sur les langues officielles tant à l'égard des employés que des clients, vous auriez alors envoyé un message clair à l'entreprise, voire à l'ensemble de l'industrie. Vous avez plutôt opté pour le statu quo, mais ce n'est pas suffisant.

Mme Kristine Burr: Comme Me Pigeon l'a mentionné plus tôt, nous avons recours à un système en vertu duquel les plaintes peuvent

être transmises à la commissaire. Nous sommes ainsi assurés que des vérifications seront faites concernant ces problèmes.

● (0950)

Mme Caroline St-Hilaire: Sauf le respect que je vous dois, madame Burr, je dirai que vous ne faites que renvoyer le problème dans la cour de la commissaire.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Soyez brève.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: La commissaire reçoit les plaintes, mais le fait qu'il y en aura de plus en plus ne change rien à la situation: les services en français ne sont pas adéquats, qu'il s'agisse des clients francophones ou des employés. Vous me dites que la commissaire reçoit les plaintes, et en effet, elle en reçoit. Concrètement, il reste qu'elle ne dispose d'aucun moyen, que ce soit pour les régler ou pour imposer des sanctions à Air Canada. Avec votre projet de loi, vous maintenez un statu quo qui ne fonctionne pas. Cela ne me convient pas et ne convient pas non plus aux gens du Québec.

Mme Kristine Burr: Nous avons discuté avec des représentants d'Air Canada. Ceux-ci nous ont assuré qu'ils commençaient à offrir un meilleur service et que cela leur permettait de mettre en pratique un plan d'affaires efficace.

Mme Caroline St-Hilaire: Je comprends que ce n'est pas votre faute. Merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Godin.

[Français]

M. Yvon Godin: Merci, monsieur le président.

Vous êtes vraiment en train de nous dire que les gens de Transports Canada ont cru ceux d'Air Canada? Comment cette compagnie peut-elle vous assurer de quoi que ce soit? Ses représentants comparaissent chaque année devant le Comité permanent des langues officielles. Je siège à ce comité depuis quatre ou cinq ans et immanquablement, ils ont à témoigner. Comment avez-vous pu les croire?

Mme Kristine Burr: Je voudrais mentionner que d'autres lignes aériennes offrent maintenant des services aux Canadiens et Canadiennes à certains endroits. Ces compagnies embauchent présentement du personnel bilingue. Au sein de plusieurs services, on tient de nombreux concours. Nous espérons qu'Air Canada va s'inspirer de cette initiative.

M. Yvon Godin: Je comprends, mais il reste que nous sommes ici pour légiférer. Si Air Canada décide de se comporter en bon citoyen, de faire de bonnes affaires et d'offrir ses services dans les deux langues, nous serons bien contents. Il n'en demeure pas moins que notre rôle est d'élaborer des lois et de nous assurer qu'elles sont respectées.

En ce qui concerne la langue de travail, vous avez parlé du service au public. De quelle protection bénéficient les employés qui veulent discuter de leurs problèmes au travail?

M. Jacques Pigeon: Dans le cas d'Air Canada, c'est le statu quo, c'est-à-dire que...

M. Yvon Godin: Je ne veux pas savoir ce que c'est: je veux que vous me disiez si les travailleurs sont protégés.

M. Jacques Pigeon: La partie V de la Loi sur les langues officielles ne s'applique pas à toutes les entités, dans ce cas-ci. Cependant, lorsqu'elle est applicable, c'est elle qui assure la protection en matière de langue de travail.

La partie IV, pour sa part, se concentre uniquement sur le service au public. La partie V est celle qui porte sur la langue de travail.

M. Yvon Godin: Est-ce qu'en vertu de C-47, les groupes de travailleurs de Air Canada ou de ACE seront protégés?

M. Jacques Pigeon: Le projet de loi vise à maintenir le niveau de bilinguisme qui existait au 1^{er} avril 2003. Le projet de loi ne touche donc pas à l'obligation d'Air Canada; rien n'a changé. En ce qui a trait aux anciennes divisions administratives d'Air Canada qui sont maintenant des sociétés en commandite distinctes — comme les Services au sol et les Services techniques —, nous avons maintenu l'obligation qui s'appliquait déjà. Le projet de loi aurait cet effet.

En ce qui concerne Jazz, il n'y a que la partie IV qui s'applique, pour les raisons que j'ai déjà mentionnées. La partie V ne s'applique donc pas à Jazz. En ce qui a trait aux nouvelles entités qui seraient créées après l'entrée en vigueur du projet de loi, la partie IV s'appliquerait, et non la partie V.

• (0955)

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Avant que vous ne nous quittiez, j'aimerais si vous voulez bien obtenir quelques éclaircissements sur les partages de code. Prenons l'exemple d'un vol d'United Airlines qui partirait de Vancouver avec un partage de code, c'est-à-dire pour lequel certains passagers auraient un billet émis par Air Canada et ainsi de suite, ce vol serait donc assuré par United Airlines et j'aimerais savoir quelles seraient les conditions imposées en matière linguistique après l'adoption du projet de loi.

M. Jacques Pigeon: Selon mon interprétation, ce texte ne s'appliquerait pas aux compagnies qui ne peuvent pas être qualifiées d'« entité » aux termes du projet de loi. Le partage de code en soi ne sous-tend pas nécessairement une extension de l'application du texte de loi. C'est du moins mon interprétation.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Avec votre indulgence, j'aurais une toute dernière chose à dire à Mme Burr.

Lorsque vous avez répondu à la question concernant l'aide financière à Air Canada pour la formation linguistique ou la possibilité pour elle d'utiliser les programmes de formation linguistique du gouvernement, vous avez dit croire qu'Air Canada était plus que capable d'avoir ses propres programmes; or, en réponse à une autre question, vous avez dit que vous aviez parlé à Air Canada et que celle-ci vous avait dit qu'elle s'employait à améliorer ce qu'elle faisait déjà.

Étant donné que nous imposons à Air Canada une condition que nous n'imposons pas à ses concurrentes, je pense qu'il reviendrait au ministère d'envisager la possibilité d'offrir une aide à Air Canada pour rétablir un peu l'équilibre à cet égard, c'est-à-dire cette exigence particulière qui est imposée à Air Canada avec notre appui.

Mme Kristine Burr: Merci, monsieur le président.

Air Canada nous a dit être prête à offrir le service dans les deux langues, peu importe que cette condition lui soit ou non imposée. Ici aussi, ce serait pour des raisons d'ordre commercial. Nous avons été confortés d'entendre qu'Air Canada était capable d'assurer elle-même ses programmes de formation. Mais en toute objectivité, je dois reconnaître qu'Air Canada nous a fait savoir qu'elle apprécierait recevoir notre aide.

Le vice-président (M. Jim Gouk): La politesse, parfois, ça ne fait pas de mal.

Madame Burr, monsieur Pigeon, madame Vransy, merci d'être venus aujourd'hui.

Avant de passer au groupe suivant, madame St-Hilaire, voulez-vous que nous traitions de votre motion?

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Je crois que tous les membres du comité ont une copie de ma motion.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Puis-je avoir l'attention des membres du comité, s'il vous plaît? Nous traitons de la motion de Mme St-Hilaire. Je crois que vous l'avez sous les yeux.

Avez-vous des questions?

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Je rappelle que nous avons déjà approuvé une motion à propos des agents de bord. À la suite de la question de mon collègue Francis, le ministre nous a dit qu'il n'avait pas, dans son plan de travail, quelque règlement que ce soit concernant une diminution des agents de bord. Je souhaite qu'on me le garantisse, car je ne voudrais pas que les fonctionnaires de Transports Canada se permettent de travailler à cela sans nous consulter, sans même nous garantir que ce ne sera pas dans la *Gazette*. Je souhaite que le président écrive au ministre afin qu'on ait des garanties à ce sujet.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Hubbard.

L'hon. Charles Hubbard: Merci, monsieur le président.

Je suis nouveau à ce comité, mais j'ai cru comprendre que cette question a été traitée lors d'une réunion au mois d'avril. Peut-être que le greffier pourrait nous fournir le procès-verbal de cette réunion, qui faisait état de la position du ministère sur cette question. Je pense que l'ancien président pourrait sans doute...

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Bonin, pouvez-vous éclairer notre lanterne?

M. Raymond Bonin: Oui, monsieur le président. Je présidais ce comité lorsque le ministère nous a garanti qu'il consulterait le comité avant de prendre une décision finale. Cela remonte à quelque temps et je ne voudrais pas que l'on fasse de mauvaises interprétations de ce qu'ils nous ont promis.

Je tiens pour acquis qu'ils nous consulteront avant de prendre une décision finale ou de la publier dans la *Gazette*, puisqu'ils nous l'ont promis, lors de cette réunion que je présidais. Ce serait peut-être une bonne chose d'avoir le procès-verbal, mais je vais appuyer cette motion. Je ne pense pas qu'on ait besoin d'une motion pour remettre en question la parole de nos employés, mais pour que les choses soient bien claires, je vais appuyer la motion.

• (1000)

Le vice-président (M. Jim Gouk): Si vous me le permettez, j'ai le procès-verbal, non pas de cette réunion, mais d'une réunion précédente, à laquelle le comité a adopté une résolution en vertu de laquelle aucune décision ne devait être prise sur cette question et, le cas échéant, le comité devait être consulté. Cette motion est donc conforme à la façon dont nous avons fonctionné dans le passé.

M. Raymond Bonin: Il y a une différence ici, monsieur le président. Le comité peut dire que rien ne doit être fait avant qu'il soit consulté, mais les fonctionnaires n'ont pas à témoigner au comité pour adopter des règlements. J'aimerais mieux que l'on insiste sur leur engagement. Ils ont dit qu'ils consulteraient le comité. Il ne s'agit pas de ce qu'ils peuvent ou de ce qu'ils veulent faire; ils se sont engagés à nous consulter.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Je voulais simplement signaler que ce n'est qu'après que le comité leur ait demandé précisément de le faire qu'ils se sont engagés à nous consulter.

M. Raymond Bonin: Nous pouvons chercher le procès-verbal, et voter sur la motion en attendant.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Y a-t-il d'autres observations?

M. Don Bell: Puis-je poser une question? Si j'ai bien compris, le ministre nous a déjà dit qu'il nous consulterait.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Les fonctionnaires nous l'ont dit.

M. Don Bell: Je vois. D'accord.

(La motion est adoptée [voir le *Procès-verbal*].)

Le vice-président (M. Jim Gouk): Madame St-Hilaire.
[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Monsieur le président, avant de poursuivre avec la commissaire, j'aimerais parler du CN, qui ne comparaitra pas jeudi prochain. Préférez-vous qu'on y revienne après avoir entendu la commissaire? Je tiens à ce que les membres du comité en discutent. Le CN décline encore notre invitation.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Nous avons pris un peu de retard. Nous allons demander aux témoins de prendre place, et nous nous réserverons un peu de temps pour traiter de cette question à la fin de la réunion.

Les témoins du Bureau du commissaire aux langues officielles peuvent-ils s'installer?

Madame Adam, pouvez-vous présenter vos collègues et faire votre déclaration liminaire?

[Français]

Mme Dyane Adam (commissaire aux langues officielles, Commissariat aux langues officielles): Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je suis heureuse de vous présenter mon personnel, mon équipe: le directeur général de la Direction générale des enquêtes, Michel Robichaud, la directrice de la Direction des affaires juridiques, Johane Tremblay, qui est aussi une experte en matière de transport et de toutes ces choses... et Carole Chouinard, qui est également conseillère juridique.

[Français]

Je vous remercie de me donner l'occasion de commenter le projet de loi C-47, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Permettez-moi d'abord de dire que je suis heureuse que le gouvernement ait déposé un projet de loi pour adapter la loi actuelle à la nouvelle structure d'Air Canada. Comme vous le savez, le projet de loi C-47 vise à concrétiser l'engagement pris par le gouvernement du Canada à maintenir les droits linguistiques du public et des

employés d'Air Canada à la suite de la restructuration de cette dernière.

Commençons par le positif. Je note positivement le fait que Jazz est maintenant assujettie explicitement et directement aux dispositions de la Loi sur les langues officielles portant sur la prestation des services dans les deux langues officielles, ainsi qu'aux dispositions concernant mes pouvoirs d'enquête et les recours judiciaires. Il s'agit là d'une modification législative qui est conforme à l'engagement du gouvernement à maintenir, dans ce cas-ci, le statu quo.

Air Canada, bien entendu, est toujours assujettie à la Loi sur les langues officielles en vertu du libellé actuel de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Cependant, avec la restructuration, de nouvelles entités ont été créées pour remplacer d'anciennes divisions internes d'Air Canada. L'intention du projet de loi est donc de veiller à ce que toutes les obligations en matière de langues officielles applicables à Air Canada soient également applicables aux nouvelles entités, qui faisaient autrefois partie intégrante d'Air Canada. On parle ici des Services au sol — *Ground Handling* —, des Services techniques et d'Air Canada Cargo. On parle également d'Air Canada en ligne, qui offre des services de billetterie en ligne.

C'est dans cette perspective que j'ai étudié le projet de loi C-47 et que je propose certaines modifications. Afin de visualiser l'effet pratique du projet de loi, j'ai préparé un tableau explicatif — je pense que vous l'avez en main —, que vous trouverez en annexe du texte d'allocation. En somme, il s'agit d'un organigramme élaboré par Air Canada dans le cadre de sa restructuration que j'ai repris et modifié afin d'illustrer l'impact du projet de loi. Un code de couleur permet de voir que seules Air Canada et Jazz sont clairement assujetties à l'application de la loi. Air Canada est beaucoup plus jaune puisqu'elle est entièrement assujettie à la loi, alors que Jazz n'y est que partiellement assujettie, c'est-à-dire qu'elle n'est tenue de respecter que certaines parties de notre loi.

Pour les Services au sol, les Services techniques, Cargo et Air Canada en ligne, nous avons utilisé la couleur grise, indiquant l'incertitude concernant l'application de la loi. Je dois avouer que cette incertitude quant à l'application de la Loi sur les langues officielles à ces anciennes divisions d'Air Canada me préoccupe considérablement. L'ambiguïté dans le texte du projet de loi qui est devant vous découle du nouveau paragraphe 10.2(1), qui prévoit que la Loi sur les langues officielles s'applique à toutes les entités du groupe Air Canada relevant de la compétence législative du Parlement en matière aéronautique. Cependant, le projet de loi ne nomme pas explicitement les entités au sein de la nouvelle structure qui sont visées par cette disposition générale. Un tel langage pourrait, à mon avis, s'avérer source d'ambiguïté et de divergence quant à savoir quelles entités relèvent de la compétence législative du Parlement en matière aéronautique.

Une autre ambiguïté du projet de loi découle du libellé du nouveau paragraphe 10.2(4). L'intention de ce paragraphe est de restreindre l'application générale de la Loi sur les langues officielles énoncée au paragraphe 10.2(1) proposé. Mes experts-conseils me disent cependant que le libellé de ce paragraphe devrait aussi être modifié légèrement afin d'assurer que l'intention du gouvernement de maintenir le statu quo soit clairement exprimée.

•(1005)

[Traduction]

Par conséquent, à mon avis, la solution la plus pratique et la plus conforme avec l'intention du gouvernement de maintenir les droits linguistiques du public et des employés consiste à assujettir explicitement les anciennes divisions d'Air Canada à l'application de la loi. Je propose donc que le paragraphe 10.2(1) soit modifié pour viser explicitement les services au sol, les services techniques et cargo. Air Canada en ligne devrait également être visé explicitement.

Ces clarifications sont importantes car elles permettent d'éviter que ces entités contestent l'application de la Loi sur les langues officielles à leur égard, tout comme l'a fait Air Canada à maintes reprises dans le passé. En bout de ligne, il me semble que tous profiteraient d'une formulation précise. Il serait souhaitable d'éviter une situation où les passagers reçoivent des services unilingues au sol lors de leur départ, bilingues en vol, puis unilingues à leur arrivée à destination.

Cela ne vous surprendra sans doute pas si je vous dis qu'Air Canada a toujours eu beaucoup de difficultés à respecter ses obligations linguistiques. Depuis 35 ans, année après année, Air Canada a toujours été dans le peloton de tête des cinq institutions fédérales suscitant le plus de plaintes adressées au Commissariat. Aujourd'hui, la situation ne s'est guère améliorée, et ce, malgré mes nombreuses interventions — et celles de mes prédécesseurs — dans le cadre de plaintes, de suivis, de vérifications et par le biais de rapports annuels ou d'études, sans parler des multiples interventions de parlementaires.

De plus, malgré les obligations claires et précises en vertu de la Loi sur les langues officielles et, ensuite, de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, Air Canada a souvent adopté une attitude récalcitrante à l'égard de ses obligations, forçant les plaignants et le Commissariat à aller devant les tribunaux pour clarifier l'application de la loi.

Par exemple, en 1996, le Commissariat s'est retrouvé devant la Cour fédérale dans deux dossiers différents en raison de problèmes systémiques dans les services au sol d'Air Canada. Bien que nous ayons réussi à conclure une entente avec Air Canada dans le cadre d'un processus de médiation, nous avons continué à recevoir de nombreuses plaintes. Plus récemment, le plaignant Michel Thibodeau a obtenu gain de cause en cour fédérale face à Air Canada, qui refusait de reconnaître la nature véritable de ses obligations linguistiques. Air Canada procède actuellement devant la Cour d'appel fédérale pour contester cette décision.

Ce contexte vous permet peut-être de mieux comprendre pourquoi ma première préoccupation à l'égard du projet de loi est de m'assurer que celui-ci énonce clairement et précisément les obligations auxquelles sont assujetties les diverses compagnies qui, autrefois, étaient des divisions opérationnelles d'Air Canada. Selon moi, il est donc primordial que le législateur utilise un langage clair dans ce projet de loi pour éviter de nouveaux recours et, évidemment, pour faire en sorte que les droits linguistiques de tous les Canadiens soient respectés chez Air Canada.

En conclusion, le projet de loi C-47 vise un objectif important: celui d'assurer que le public voyageur et les employés d'Air Canada continuent de bénéficier des mêmes droits qu'ils avaient avant la restructuration de l'entreprise. C'est dans le but de réaliser cela que je vous fais part aujourd'hui de mes commentaires. Les modifications précises que je vous propose sont annexées à mon texte d'allocation.

Ma lecture du projet de loi me porte à constater que l'objectif a été atteint en ce qui concerne Jazz, dans le contexte du maintien du statu

quo. Cependant, pour le reste, c'est-à-dire les nouvelles compagnies qui autrefois faisaient partie intégrante d'Air Canada, l'avenir est incertain. Je vous encourage donc à bonifier le projet de loi afin d'éviter toute zone de turbulence — si vous me permettez le jeu de mots — qui compromettrait le maintien des droits linguistiques des Canadiens et des Canadiennes.

Je vous remercie de votre attention. Mon équipe et moi-même serons heureuses de répondre à vos questions, si vous en avez.

Merci.

•(1010)

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, madame Adam.

Monsieur Scheer.

M. Andrew Scheer: J'ai plusieurs petites questions.

Étant donné que le projet de loi impose davantage d'obligations linguistiques à Air Canada, pensez-vous qu'elle devrait avoir accès à du financement pour fournir la formation ou à des installations gouvernementales de formation, afin de l'aider à respecter les exigences qui lui sont imposées?

Mme Dyane Adam: En tant que commissaire aux langues officielles, ce qui m'intéresse le plus, ce sont les résultats. Je laisse le gouvernement décider de la façon d'encourager les institutions — et dans ce cas, les sociétés privées — à atteindre ces résultats. Si notre commissariat faisait partie de la « famille fédérale », ce serait plus facile pour moi. Mais je préfère ne pas commenter ces décisions qui, selon moi, relèvent du gouvernement. Si, pour atteindre ces objectifs, il fallait fournir de l'aide à Air Canada de façon temporaire, j'imagine que le gouvernement pourrait examiner cette possibilité. Ce que nous souhaitons, de la part d'Air Canada, c'est que cette société respecte les lois fédérales pour permettre aux voyageurs et aux Canadiens de jouir de leurs droits linguistiques.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Merci, monsieur le président.

Bonjour, madame Adam. J'aurais aimé que vous assistiez à la comparution des fonctionnaires tout à l'heure, parce que vous aurez encore beaucoup de travail avec Air Canada. Je comprends du projet de loi devant nous qu'on veut maintenir le statu quo, qu'on veut continuer à acheminer les plaintes chez vous et que, finalement, rien ne va vraiment changer au niveau d'Air Canada. Vous avez très bien dit qu'Air Canada avait un très bon bilan quant au non-respect de la Loi sur les langues officielles. Vous faites un magnifique travail, et je ne veux pas revenir là-dessus. Vous recevez des plaintes, mais concrètement, comment peut-on faire en sorte que des compagnies comme Air Canada respectent cette loi? Faudrait-il vous donner plus de ressources, plus de moyens, renforcer la loi? Souhaiteriez-vous que des modifications soient apportées à la loi?

•(1015)

Mme Dyane Adam: La première étape est vraiment de bonifier ce projet de loi et de s'assurer que vous apportiez collectivement les clarifications nécessaires afin de ne pas donner de portes de sortie à Air Canada et aux différentes entités créées. Il faut que ce soit le plus précis possible.

Selon mon expérience et celle de mon équipe au commissariat, lorsqu'une loi ou une partie d'une loi est ambiguë, on donne à une institution vraiment récalcitrante une licence pour refuser d'agir conformément à nos attentes. Plus vous serez précis, plus vous fermerez ces possibilités d'évasion de la part d'une institution fédérale. C'est pour cela que je suis ici aujourd'hui.

Il y a des polices et des lois qui existent dans tous les domaines de notre société. Il doit y avoir des mécanismes de vigie, de surveillance. Si une institution ne respecte pas les lois, elle doit en subir les conséquences. Les plaintes sont pour le public une façon de faire entendre sa voix auprès de la commissaire. Celle-ci fait des recommandations. Si la loi n'est toujours pas respectée, on a quand même une possibilité de recours contre Air Canada, mais cela devrait être le dernier recours, parce que c'est coûteux et que cela dure longtemps. Même après des recours, il n'est pas rare que le même problème revienne. On peut mener un cheval à l'abreuvoir, mais on ne peut pas le forcer à boire.

Mme Caroline St-Hilaire: Air Canada enfreint constamment la Loi sur les langues officielles. Jusqu'à présent, quelles en ont été les conséquences pour elle? Quant à moi, il n'y en a pas eu beaucoup. On continue de s'acharner sur les clients et de ne pas offrir un service de qualité dans les deux langues officielles. Je suis contente de vous entendre dire que la loi doit être plus précise, parce que les fonctionnaires nous disaient précédemment qu'il n'était pas nécessaire qu'elle soit si précise parce qu'on pouvait retrouver certains éléments dans d'autres lois. En fait, ce n'est pas ce que vous nous dites ce matin. J'aimerais vous entendre parler des conséquences.

Deuxièmement, vous dites qu'en ce qui a trait à Jazz, ce n'est pas trop mal; vous semblez satisfaite. Cependant, Jazz ne sera pas obligée d'appliquer la partie V de la Loi sur les langues officielles. Les employés ont donc raison d'être inquiets. Est-ce que je me trompe?

Mme Dyane Adam: Avant de devenir Jazz, Air Canada Jazz était assujettie à une partie de la loi indirectement, et c'est Air Canada qui recevait en quelque sorte les plaintes qui étaient déposées chez nous contre Air Canada Jazz. C'est Air Canada qui s'en occupait. En matière de langue de travail, elle n'était pas explicitement assujettie à la loi. En ce sens, lorsque le gouvernement fédéral a annoncé qu'il déposerait ce projet de loi, il s'est engagé à maintenir le statu quo. Je dois dire qu'il respecte cet engagement. À mon avis, Jazz devrait être assujettie pleinement à la loi. Il y a plusieurs transporteurs régionaux qui font des vols courts un peu partout au pays, dans des régions rurales et isolées où il y a des communautés francophones hors Québec et même dans les régions du Québec où il y a des communautés anglophones isolées. On parle également de la possibilité, pour les employés, de travailler dans leur langue, au Québec ou ailleurs au pays.

• (1020)

Mme Caroline St-Hilaire: J'aimerais revenir sur les conséquences. On a beaucoup parlé du fait qu'on pouvait toujours aller devant les tribunaux. Cependant, comme vous l'avez bien dit, c'est long et coûteux. Je ne crois pas que le contribuable devrait être obligé d'aller se plaindre chez vous au sujet d'Air Canada et de se retrouver devant les tribunaux.

Concernant le bilan d'Air Canada, est-ce qu'il ne devrait pas y avoir des conséquences, des mesures punitives? De quelle façon pourrait-on faire en sorte que la Loi sur les langues officielles ne soit pas seulement un voeu pieux mais qu'elle soit appliquée et qu'elle ait du mordant?

Mme Dyane Adam: Le commissaire n'a pas le pouvoir d'imposer des sanctions ou des réparations. Il faut nécessairement aller devant les tribunaux. Dans le passé, il y a eu des discussions à certains comités parlementaires. On disait qu'il devrait peut-être y avoir des sanctions du type de celles qu'on retrouve dans d'autres lois, par exemple dans la Loi sur l'aéronautique et les autres lois sur la sécurité. Si une compagnie aérienne ne respectait pas les lois sur la sécurité, des sanctions lui seraient presque immédiatement imposées. Il en avait été question, mais cela n'a pas été poursuivi, à ma connaissance.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Godin.

[Français]

M. Yvon Godin: Monsieur le président, j'aimerais souhaiter la bienvenue à la commissaire.

Êtes-vous d'accord sur le commentaire des représentants de Transports Canada, qui disaient qu'ils avaient eu une discussion avec Air Canada et qu'ils étaient convaincus qu'Air Canada avait l'intention de respecter les langues officielles, puisque c'est dans son intérêt d'agir ainsi? Croyez-vous que cela va régler les problèmes de langues officielles chez Air Canada?

Mme Dyane Adam: Devant un tel engagement de la part d'une institution, le commissariat noterait que l'institution fait preuve de bonnes intentions. Cependant, comme on dit en anglais, *the proof is in the pudding*. Nous serions donc très prudents avant de croire un tel énoncé. Pour nous, ce sont les faits qui comptent. Comme Air Canada a un historique d'attitudes, d'infractions et de difficultés à corriger, je crois qu'elle a une pente assez élevée à remonter.

M. Yvon Godin: Donc, vous ne croyez pas que le simple fait de dire qu'on va respecter la loi va régler le problème.

Mme Dyane Adam: Exactement. Le commissariat s'attend à autre chose.

M. Yvon Godin: Voyons maintenant les modifications que vous proposez. Est-ce que vos juristes ont vraiment étudié le projet de loi C-47 et sont arrivés à la conclusion que c'est vraiment ce dont on a besoin et que cela donnerait du mordant à la loi? Êtes-vous satisfaite de ce projet de loi?

Mme Dyane Adam: Je laisserai les juristes répondre. Il y en a deux ici, et elles peuvent vous être d'une grande utilité.

Mme Johane Tremblay (directrice, Direction des affaires juridiques, Commissariat aux langues officielles): Le paragraphe 10.2(1) proposé permettra de confirmer l'intention du législateur. C'est nécessaire pour éviter de se retrouver devant les tribunaux, parce qu'il y a matière à contestation et ambiguïté.

Je vais laisser ma collègue parler de l'amendement qui touche le paragraphe 10.2(4).

Me Carole Chouinard (avocate, conseillère spéciale, Commissariat aux langues officielles): Certaines modifications qu'on trouve au paragraphe 10.2(4) proposé visent à préciser quelles entités seront assujetties à l'article 10.2. Les modifications au sous-alinéa (iii) visent à uniformiser les textes français et anglais. Si on s'en remet au projet de loi, la version anglaise dit:

(iii) a partnership controlled by a person controlled by ACE Aviation Holdings;

La version française, pour sa part, dit:

(iii) les sociétés de personnes contrôlées par la personne qui la contrôle;

La personne qui contrôle ACE, c'est le public. Je conçois difficilement que les sociétés de personnes puissent être contrôlées par le public. C'est la raison d'être des modifications proposées à ce paragraphe.

•(1025)

M. Yvon Godin: Avec les modifications que vous avez proposées, Aéroplan serait-il assujéti à la loi? Selon Transports Canada, les contrats sont assujéti à la loi, mais Air Canada le conteste. D'ailleurs, je remercie publiquement Air Canada.

Mme Dyane Adam: Aéroplan n'y serait pas directement assujéti.

M. Yvon Godin: Même avec vos propositions?

Mme Dyane Adam: Même avec nos propositions. Veux-tu expliquer pourquoi, Johane?

Mme Johane Tremblay: Parce que, de toute façon, Aéroplan est exclu du paragraphe 10.2(4) proposé. Il n'est pas certain que ses activités tombent sous la compétence législative du Parlement, contrairement aux autres activités. Les services au sol, les services en vol et la billetterie tombent plus clairement sous la compétence législative fédérale. C'est pourquoi ils ne l'ont pas couvert. Il y a des limites à ce que le Parlement peut faire pour réglementer les langues officielles d'entreprises. Ils ne peuvent le faire...

M. Yvon Godin: Mais dans les faits, Aéroplan, c'est la billetterie.

Mme Johane Tremblay: C'est davantage un programme de fidélisation; ce n'est pas un programme que de billetterie. Par contre, le fait qu'il ne soit pas visé directement ne le dégage pas de toute obligation. Nous prétendons qu'il en a indirectement, dans la mesure où il agit pour le compte d'Air Canada. C'est un programme de fidélisation pour Air Canada et Jazz. On peut donc prétendre qu'il agit pour le compte de ces deux compagnies. Air Canada et Jazz devraient voir à ce qu'Aéroplan offre des services au public dans les deux langues officielles. Si vous déposiez une plainte contre Aéroplan, l'enquête viserait Air Canada et Jazz pour s'assurer qu'il y ait des clauses linguistiques dans leur entente.

M. Yvon Godin: Comme le ministère des Transports le disait plus tôt, Air Canada serait responsable d'obliger Aéroplan à offrir des services dans les deux langues officielles.

Nous avons parlé, au Comité des langues officielles, de donner du mordant à la loi. Quand on roule à 140 km/h et qu'on ne reçoit pas de contravention, on continue. Si on ne reçoit qu'une tape sur la main, en se faisant dire de modérer notre vitesse, on repart à fond de train. La loi devrait permettre d'émettre des contraventions si on veut qu'elle soit prise au sérieux, surtout dans le cas d'un groupe qui viole la loi tous les jours.

Mme Dyane Adam: Il ne fait aucun doute qu'il devrait y avoir des contraventions ou des sanctions.

M. Yvon Godin: Merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Scarpaleggia.

M. Francis Scarpaleggia: Merci, monsieur le président.

[Français]

Bonjour, madame Adam. Corrigez-moi si je fais erreur, mais j'ai cru comprendre qu'en matière de langue de travail, vous étiez d'avis que la partie V de la Loi sur les langues officielles s'appliquait à Air Canada Jazz.

Mme Dyane Adam: Non, elle n'est pas applicable.

M. Francis Scarpaleggia: Mais vous croyez qu'elle devrait l'être?

Mme Dyane Adam: Oui.

M. Francis Scarpaleggia: Vous croyez qu'elle devrait s'appliquer aussi aux Services techniques et aux Services au sol?

Mme Dyane Adam: Le gouvernement considère que c'est le cas. Selon l'équipe qui a comparu avant moi et d'après le libellé qu'on vous a présenté, les Services au sol, les Services techniques, Air Canada Cargo et Air Canada en ligne seraient assujéti à la loi, y compris en matière de langue de travail.

•(1030)

M. Francis Scarpaleggia: Pour ce qui est de respecter les exigences de la loi, quelle est d'après vous la raison principale pour laquelle Air Canada se traîne les pieds? S'agit-il de mauvaise volonté de sa part, d'une question économique ou d'une insuffisance de personnel bilingue à l'extérieur du Québec?

Mme Dyane Adam: Au cours des dernières décennies, toutes sortes de raisons ont été invoquées. Cette institution a bien sûr connu un grand nombre de transformations pendant cette période. Les raisons peuvent varier selon le moment de son histoire. Air Canada a souvent prétendu qu'il lui était difficile de respecter ses obligations en raison de certaines ententes syndicales. Il était question d'employés non bilingues déjà en poste, et ainsi de suite.

Dans le cadre de mon allocution, j'ai parlé du jugement de la Cour fédérale dans l'affaire Thibodeau. Au commissariat, on prétend — et ce jugement l'a confirmé — que la Loi sur les langues officielles prime sur les ententes syndicales. Les employeurs sont tenus de respecter leurs obligations de nature législative. Lorsqu'il n'y a pas suffisamment d'employés bilingues, des réaffectations de personnel ne peuvent se faire qu'en vertu de ce principe. L'affectation de personnel est très compliquée à Air Canada.

M. Francis Scarpaleggia: D'après vous, est-ce qu'à Air Canada, on se dit que modifier les conventions collectives pour respecter la préséance de la Loi sur les langues officielles sur les conventions collectives donnerait lieu à une grève, donc à une perte d'argent, et qu'il en coûterait moins cher de violer la loi? M. Godin mentionnait cela plus tôt.

Mme Dyane Adam: J'aimerais simplement ajouter qu'à l'égard du syndicat, la difficulté résidait dans le fait que selon des critères d'ancienneté, les employés avaient le droit de décider de l'endroit où on les affecterait. On pouvait par exemple permettre à un employé unilingue anglophone d'Air Canada d'être affecté au trajet Montréal-Québec.

En vertu du jugement, les employeurs peuvent maintenant prendre des décisions qui leur permettent de respecter la loi. Est-ce que ce jugement va inciter ces gens à organiser leurs effectifs, de façon à honorer davantage leurs obligations? On le souhaite. Est-ce que cela en fera une institution exemplaire en matière de langues officielles? L'avenir nous le dira.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Bonin.

[Français]

M. Raymond Bonin: Merci, monsieur le président.

Je n'aurai pas à résumer la façon de faire d'Air Canada depuis les 30 ou 40 dernières années, car nous la connaissons tous.

Lorsque j'ai travaillé pour Air Canada, j'ai été embauché parce que j'étais bilingue. Il lui fallait un employé bilingue, et c'était moi. Lorsqu'on recevait un appel en français, on entendait dans le bureau:

[Traduction]

« Appel en français sur la ligne trois. »

[Français]

Pour le même salaire que les autres, je prenais donc ma part d'appels, en plus de tous les appels des francophones auxquels les anglophones ne pouvaient pas répondre.

Lorsqu'on a commencé à exiger des services en français dans un milieu très bilingue comme le nord de l'Ontario, le problème résultait du fait que la compagnie n'avait pas embauché suffisamment de francophones ou de personnes pouvant parler français. Il n'y avait que moi. Il fallait au moins une personne bilingue, mais on n'en embauchait pas plus qu'une. La compagnie a créé elle-même son propre problème.

Je veux maintenant aborder les zones grises, et même les zones blanches. Je vois la situation sous un autre angle. Cette compagnie a obtenu le privilège d'utiliser le nom « Canada ». Lorsqu'on est en Chine, en Angleterre ou ailleurs dans le monde, tout ce qui porte le nom « Canada », comme Air Canada, est le logo du pays.

Prenons l'exemple d'Aéroplan. Air Canada n'a pas le droit de vendre à M. Schwartz une participation dans son programme Aéroplan, et de continuer à donner l'impression qu'il s'agit toujours du Canada. Si M. Schwartz ne veut pas qu'Aéroplan donne de services en français, qu'il change au moins le nom de la compagnie. Pour moi, c'est un privilège de se servir du nom « Canada » avec la feuille d'érable. On laisse des personnes l'utiliser comme elles l'entendent, sans respecter les lois du Canada. Ces faits seraient suffisants pour qu'on leur dise que si elles n'améliorent pas leur service, on leur retirera le privilège d'utiliser le nom de notre beau pays. Voilà comment je vois la situation.

• (1035)

Mme Dyane Adam: J'avoue, monsieur Bonin, que c'est la première fois que j'entends cet argument. Je le trouve percutant.

M. Raymond Bonin: J'aurais dû commencer par vous saluer, madame Adam. Vous êtes une dame de chez nous, du nord de l'Ontario. Nous sommes très fiers de vous, parce que vous faites un travail extraordinaire et que vous représentez bien notre communauté dans le monde.

Mme Dyane Adam: Merci.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Carrier.

[Français]

M. Robert Carrier: Bonjour, madame Adam. Je suis heureux de vous rencontrer et de vous entendre. C'est la première fois que j'ai ce plaisir.

Je connais l'importance de votre travail, qui est de faire respecter nos deux langues officielles au Canada. Il me semble toutefois que cette mission vous imposerait d'aller au-delà du simple maintien d'un statu quo difficilement acceptable, comme cela a déjà été dit.

J'en reviens à Aéroplan. S'il n'offre pas de services en français, cela signifie que les francophones ne peuvent avoir accès à ces services. Il faudrait absolument utiliser l'autre langue officielle pour en bénéficier. On considère encore les francophones comme des citoyens de deuxième ordre. Cela est déplorable.

Ce que vous nous dites est bien. Vous nous mettez en garde contre les défauts de la loi actuelle et son impuissance à maintenir les obligations d'Air Canada. C'est pourquoi j'aurais souhaité que vous alliez plus loin que la loi actuelle.

Compte tenu du fait que Gestion ACE Aviation Inc. est une compagnie privée qui a hérité la compagnie nationale Air Canada, cela ouvre peut-être la porte à un peu plus d'équité: que toutes les entreprises qui offrent des services aériens aux citoyens canadiens les offrent dans les deux langues officielles. Cela pourrait faire l'objet d'une recommandation.

Il est vrai que vous ne légiférez pas, mais il me semble qu'il faudrait profiter de l'occasion pour que l'ensemble des services soient offerts dans les deux langues officielles. Je voudrais vous entendre à ce sujet.

Mme Dyane Adam: Dans le contexte actuel, il serait nécessaire, dans l'immédiat, qu'une loi normalise le statut d'Air Canada. Pour le moment, c'est comme si la compagnie se trouvait dans les limbes. Elle est assujettie à la loi sans l'être vraiment. Vous avez aussi demandé si on ne devrait pas revoir la question des lois qui s'appliquent à l'ensemble des transporteurs aériens.

Étant donné que le gouvernement songe de plus en plus à libéraliser l'espace aérien, le moment serait peut-être bien choisi. On sait que la Loi sur l'aéronautique impose à l'ensemble des transporteurs aériens certaines obligations en matière linguistique. Il y a entre autres la cassette, que vous connaissez. Or, dans un cas de véritable urgence, la cassette, elle, ne peut pas parler. On semble beaucoup hésiter à examiner cette question. Ici, on ne parle pas seulement des avions; il pourrait s'agir des trains ou d'autres modes de transport, qui sont de compétence fédérale. J'en profite pour vous dire que je serais totalement ravie qu'on nous demande d'examiner cette question. Le gouvernement considérerait peut-être comme un défi le fait que le Comité permanent des transports souhaite le faire. Qui sait?

Pour ce qui est de votre question reliée au fait qu'Air Canada comporte maintenant toutes sortes d'entités, je dois souligner la façon dont le gouvernement fédéral fonctionne à l'heure actuelle. Certaines institutions fédérales utilisent des tierces parties et le secteur privé pour assurer leurs services. Quand une institution fédérale a recours à une telle entité, celle-ci n'est pas assujettie à la Loi sur les langues officielles. C'est l'institution fédérale qui l'est. Par conséquent, ce ne sont pas les entités assumant la prestation des services mais bien l'institution fédérale qui reçoit les plaintes du public portant sur les services en question. Comme vous pouvez le constater, ce genre d'arrangement existe même au sein de nos institutions fédérales.

Si, à titre de commissaire, je disais que le secteur privé ne peut pas procéder comme Air Canada, ma crédibilité s'en ressentirait quelque peu. En tant qu'appareil fédéral, il faut être cohérent. Suis-je assez claire?

• (1040)

M. Robert Carrier: Sur ce...

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Monsieur Carrier, vous avez le temps pour un dernier commentaire, très vite.

[Français]

M. Robert Carrier: Je voudrais simplement répondre à ce commentaire. Le gouvernement fédéral octroie beaucoup de contrats au secteur privé. Je ne comprends pas que dans ce contexte, l'application des deux langues officielles ne soit pas exigée. Pourtant, dans cette situation, le gouvernement transfère son obligation d'offrir les services dans les deux langues. Les appels d'offres publics doivent être soumis dans les deux langues.

Mme Dyane Adam: Si vous le permettez, monsieur le président, j'aimerais préciser qu'Aéroplan, comme me le disait mon experte, va offrir ses services dans les deux langues officielles. Il s'agit là d'une entente conclue entre ACE Aviation et Aéroplan. Si Aéroplan est blanc dans notre tableau, c'est qu'il n'est pas directement assujéti à la loi. Cela ne veut pas dire qu'il n'offre pas les services dans les deux langues.

M. Robert Carrier: On pourrait ajouter cela à titre de recommandation.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci, monsieur Carrier.

Monsieur Godin.

[Français]

M. Yvon Godin: Merci, monsieur le président. Vous avez mentionné plus tôt l'affaire Thibodeau. Pouvez-vous nous expliquer brièvement sur quoi porte l'appel d'Air Canada? Est-ce que la compagnie prétend ne pas être assujéti à la loi?

Mme Johane Tremblay: L'affaire Thibodeau est un exemple représentatif d'une application de l'article 25. Ici, il s'agissait d'un tiers, en l'occurrence Air Canada Jazz. La Cour fédérale a conclu qu'Air Canada devait veiller à ce qu'Air Canada Jazz offre ses services dans les deux langues: il s'agit d'une obligation de résultat. Il n'était pas question de prendre tous les moyens possibles. En fait, Air Canada affirmait qu'il s'agissait plutôt d'une obligation de moyens. Néanmoins, la Cour fédérale a conclu que c'était une obligation de résultat. Les effets en sont beaucoup plus importants. C'est entre autres pour ce motif qu'Air Canada en appelle de la décision.

En revanche, Air Canada ne conteste pas le principe voulant que la loi prime sur la convention collective. En fait, la conclusion de la cour à cet égard satisfait grandement la compagnie, selon moi.

M. Yvon Godin: J'ai posé une question plus tôt. Gestion ACE Aviation pourrait-elle emprunter une route parallèle — par exemple s'acheter des avions et commencer à offrir un service à Sudbury — et se prétendre une petite compagnie secondaire?

Ce projet de loi nous protège-t-il, oui ou non? Vous rend-il un peu nerveuses?

Mme Dyane Adam: Il est vrai que ce sont des dispositions un peu générales, ou presque génériques, mais il n'en demeure pas moins qu'à mon avis, une opération qui est de compétence fédérale, par exemple le secteur aéronautique, serait clairement assujéti à la loi.

Je vois l'avocate froncer les sourcils. Je crois qu'elle n'est pas d'accord.

•(1045)

Mme Johane Tremblay: S'il s'agit d'un partenaire, et non d'une entité du groupe au sens de la définition, il n'est pas assujéti aux obligations de la loi.

M. Yvon Godin: Par contre, Air Canada pourrait faire des profits en étant partenaire de Gestion ACE Aviation. Par conséquent, Air Canada pourrait décider de retirer ses vols à Sudbury, et Gestion ACE Aviation pourrait y offrir des vols sans être assujéti à la loi.

Mme Johane Tremblay: Si Gestion ACE Aviation le fait en s'associant à une autre entité faisant partie du groupe, elle sera assujéti à la loi.

M. Yvon Godin: Et si cette autre compagnie ne fait pas partie du groupe et que Gestion ACE Aviation le fait?

Mme Johane Tremblay: Gestion ACE Aviation est une entité qui ne peut fonctionner que par l'entremise d'autres entités. Elle n'est qu'une société de portefeuille. Elle ne fait pas de transport aérien. Elle ne peut donc fonctionner que par le biais d'une autre entité.

M. Yvon Godin: Je ne sais pas si ma question était claire. Je veux savoir si l'on peut garantir qu'aucune entité ne pourra faire en catimini ce qu'une autre ne peut pas faire au grand jour.

Mme Johane Tremblay: Quelqu'un tout à l'heure — je ne sais pas si c'était vous — a posé une question à propos d'une nouvelle entreprise. On constate effectivement que les nouvelles entreprises qui offrent des services aériens seraient assujétiées aux obligations en matière de services et de communications. On définit plus loin ce qu'est une nouvelle entreprise, et il y a une autre petite ambiguïté. On dit qu'il faut que la nouvelle entreprise « offre à la place de la Société [...] des services ».

Que signifie « offre à la place »? Le fait d'offrir quelques trajets est-il suffisant pour constituer une nouvelle entreprise? À cet égard, la définition des nouvelles entreprises est ambiguë.

Ces nouvelles entreprises ne seraient assujétiées qu'à la partie 4, dont il est question dans le projet de loi. Elles ne seraient pas touchées par le paragraphe 10.2(1) proposé, mais par l'alinéa 10.2(2) b) proposé, dans la mesure où elles répondraient à la définition des nouvelles entreprises qui remplacent Air Canada et qui offrent des services à sa place.

Mme Dyane Adam: En d'autres mots, Johane, il y a une certaine ambiguïté en ce qui a trait aux nouvelles entreprises.

M. Yvon Godin: S'il y a une ambiguïté, votre service pourrait-il rendre le texte plus clair?

Mme Johane Tremblay: Oui, nous nous occuperons de cela.

M. Yvon Godin: Et vous l'enverrez au greffier?

Mme Johane Tremblay: Oui.

M. Yvon Godin: Merci bien.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Monsieur Bell.

M. Don Bell: Merci.

Bienvenue au comité. La Loi sur les langues officielles est assez nouvelle pour moi, alors j'implore votre patience.

J'ai deux questions: la première porte sur la question des « entités du groupe ». J'ai regardé, à la page 3 du projet de loi, l'article 10.2 (5), et d'après ce que j'en comprends, l'élément clé du « groupement », c'est la propriété. Il existe une sorte de partenariat juridique. Par exemple, United Airlines et Air Canada ne sont pas des entités d'un même groupe; elles constituent une société commerciale de coopération.

Une voix: Une coentreprise.

M. Don Bell: Une coentreprise. Chez Star Alliance, il s'agit d'une alliance mais non d'entités d'un même groupe. Le choix d'offrir un service bilingue est une décision économique pour eux, pour être concurrentiels. D'accord.

Mon autre question porte sur les travailleurs. D'après ce que je comprends, on n'exige pas que tous les travailleurs soient bilingues, mais que des services bilingues soient offerts. Dans une région du pays où le français n'est pas dominant — en Colombie-Britannique, par exemple — le service doit simplement être offert; cela ne veut pas dire que chaque employé doit être bilingue.

Mme Dyane Adam: Exactement. L'important c'est qu'en bout de ligne, vous offriez les mêmes services dans les deux langues officielles, des services continus et de même qualité. Mais cela ne veut pas dire du tout que tous les employés doivent être bilingues.

M. Don Bell: Alors s'il n'y a qu'un seul employé pour offrir le service, alors cet employé devra être bilingue, mais s'il s'agit d'un département plus gros, alors, il faut simplement qu'une personne puisse offrir ce service bilingue au sein de ce département.

Mme Dyane Adam: Il faut faire attention aux chiffres. Ce qu'il faut garder à l'esprit, c'est le service; alors si vous avez besoin de deux ou trois employés pour un service, vous devrez peut-être en employer cinq, car il faut tenir compte des quarts de travail, des sept jours de la semaine, des vacances, des maladies, et comme employeur, vous devez vous assurer que vos services soient bien offerts dans les deux langues officielles à tout moment, et avec la même qualité.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci.

Madame Adam, merci beaucoup à vous et à vos collègues d'être venus nous rencontrer ce matin et de nous avoir fait part de vos observations.

• (1050)

Mme Dyane Adam: Nous allons faire nos devoirs et renvoyer au comité ce qu'il nous a demandé.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Merci beaucoup.

Chers collègues, je vous demande de rester quelques minutes car Mme St-Hilaire a une question à soulever.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Monsieur le président, je voudrais insister. C'est la troisième fois que les représentants du CN doivent comparaître devant le comité et se désistent à la dernière minute. On devait les recevoir jeudi pour parler, entre autres, du pont de Québec — on a adopté une motion là-dessus — et de la sécurité. On a vu des reportages accablants pour le CN à ce sujet. Le CN affiche un mépris total envers le comité. On devrait envoyer un subpoena ou un avis très clair les enjoignant de comparaître jeudi, cette semaine. Il y a urgence et il y a mépris envers nos institutions. Cela commence à m'horripiler.

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): Madame St-Hilaire, si vous me le permettez, j'ai parlé au CN hier. Ils ont dit qu'ils sont

disponibles et disposés à venir témoigner devant le comité jeudi pour parler du pont de Québec, mais la personne responsable de la sécurité participe à une réunion des administrateurs à Calgary ou à Edmonton ce jour-là, et c'est la personne la plus indiquée pour traiter de cette question. Ils disent qu'ils sont prêts à nous rencontrer le plus tôt possible, ce qui irait au mardi suivant, ou à toute autre date choisie par le comité. En ce qui concerne le jeudi, la personne qu'ils voulaient nous envoyer n'était pas libre, et c'était la personne désignée pour traiter des préoccupations du comité.

Ils préféreraient parler des deux questions en même temps, mais si le comité insistait, ils seraient prêts à venir parler du pont de Québec ce jeudi.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Je ne comprends pas ce que vous essayez de dire, monsieur le président. On doit traiter de la question du pont de Québec. Une motion a été adoptée. La personne qui peut nous parler du pont de Québec — ce qui intéresse le Bloc québécois pour l'instant — a toujours une réunion très importante ou quelque chose de très important à faire. Je comprends qu'ils ont autre chose à faire que de comparaître devant le comité, mais il y a des sujets importants, la sécurité notamment et, bien sûr, le pont de Québec. Vous nous dites que la personne qui peut nous parler du pont de Québec a une réunion plus importante que la nôtre. Ai-je bien compris?

[Traduction]

Le vice-président (M. Jim Gouk): La personne qui parlerait du pont de Québec est libre et elle est prête à venir témoigner devant le comité jeudi, si c'est ce que nous souhaitons. La personne qui s'occupe de la sécurité ferroviaire, qui nous parlerait donc des questions de sécurité, est coincée à une réunion en Alberta, mais pourrait venir nous voir à la réunion suivante.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Dans ce cas, monsieur le président, tenons deux rencontres, afin qu'on puisse parler du pont de Québec jeudi. Quand la personne pouvant nous parler de sécurité sera prête, que ce soit jeudi, plus tard la semaine prochaine ou quand bon lui semblera, quand elle aura un peu de temps, elle viendra nous parler. Toutefois, si la personne pouvant nous parler du pont de Québec est disponible, je souhaite l'entendre jeudi matin. Nous l'attendons depuis longtemps.

[Traduction]

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, je ne suis pas tout à fait d'accord pour que l'on passe autant de temps sur la question du CN. La sécurité a toujours été une question importante dans l'Ouest et je sais que beaucoup de personnes l'ont soulevée. Je propose que le CN vienne nous rencontrer pour traiter des deux questions mardi prochain.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Si c'est ce que souhaite le comité, nous pouvons procéder de cette façon. Mais je vous rappelle que pour l'instant, nous avons invité Air Canada et l'Association des pilotes d'Air Canada à comparaître mardi au sujet du projet de loi C-47 et avons obtenu leur accord. Il n'y a rien qui nous empêche de leur signaler que nous avons changé d'avis, mais c'est ce qui est prévu pour l'instant.

Il serait négligent de ma part de ne pas vous rappeler qu'il est presque sûr que nous ne tiendrons pas d'autres réunions après celle de jeudi. Tout est possible, j'en conviens, mais il faut nous ouvrir les yeux et être réalistes.

La réalité, c'est que nous avons deux possibilités: théoriquement, le gouvernement pourrait accepter la motion du NPD adoptée hier soir et proroger la Chambre, auquel cas il n'y aura pas d'autres réunions; ou alors, une motion de censure sera présentée jeudi, sur laquelle nous voterons lundi soir.

Nous pouvons faire comme si nous ne savions pas jusqu'à ce que cela se produise et prévoir des réunions, mais pour l'instant, il est prévu que nous traitons du projet de loi C-47 mardi, à moins que le comité souhaite changer son programme.

Monsieur Bonin.

•(1055)

M. Raymond Bonin: Monsieur le président, je prendrai la parole plus tard, car il s'agit d'autre chose.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord. Peut-être pouvez-vous attendre quelques minutes.

Madame St-Hilaire.

[Français]

Mme Caroline St-Hilaire: Le secrétaire n'était peut-être pas ici à ce moment-là, mais nous avons adopté une motion prévoyant que des représentants du CN viennent ici pour discuter du pont de Québec. Le ministre des Transports nous a dit qu'il était en négociation et qu'il y avait des problèmes actuellement. Je pense que le comité doit poser des questions aux représentants du CN sur le pont de Québec. Nous avons décidé d'en faire une priorité au printemps passé. Il était prévu que ces gens viennent jeudi, mais parce qu'on a élargi le sujet pour inclure la question de la sécurité, ils ne peuvent plus venir. Je maintiens qu'il faut que jeudi matin un de leurs représentants vienne nous parler du pont de Québec et que nous puissions lui poser des questions. Par la suite, s'il reste du temps et que le comité le souhaite, on pourra parler d'autres choses. Toutefois, on en a fait une priorité au printemps passé, et j'espère que le secrétaire va maintenir cette décision et respecter la volonté du comité.

[Traduction]

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, il est évident que nous respectons la volonté du comité, qui est maître de son propre destin.

Au sujet du CN, je suis un peu surpris qu'il n'y ait qu'une personne responsable de la sécurité au CN. Il y a sûrement d'autres personnes compétentes. Si nous décidons que nous en parlerons jeudi, je pense que nous devrions traiter des deux questions le même jour et nous

devrions les informer que nous espérons que quelqu'un pourra nous rencontrer jeudi pour traiter de cette question.

Le vice-président (M. Jim Gouk): Le CN nous a dit qu'il pourrait certainement envoyer quelqu'un pour en parler, mais que la personne la plus en mesure de traiter de cette question... c'est la même chose que dans un ministère: beaucoup de gens connaissent les différents aspects d'un projet de loi en particulier, mais d'habitude, il y a toujours une personne qui est mieux placée pour répondre à des questions précises, et qui a l'autorité de fournir ce genre de réponses.

Encore une fois, c'est au comité d'en décider, mais si nous voulons des réponses appropriées et directes de la part d'une personne à la fois experte et autorisée à fournir ces réponses, alors nous devons recevoir les personnes désignées par le CN.

Ils ont dit qu'ils étaient prêts à venir après mardi, mais pas ce jour-là.

L'hon. Charles Hubbard: Monsieur le président, vous avez dit qu'il n'y aura peut-être pas de réunion mardi et je pense que la sécurité est aussi importante que toute autre chose. Si vous dites que nous ne serons pas ici, alors il faut qu'ils viennent témoigner avant que nous ne partions. Je pense que l'on devrait faire venir quelqu'un pour traiter de cette question.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord, c'est au comité d'en décider. Nous n'avons rien de prévu jeudi pour l'instant. Le CN nous a signalé qu'il pouvait nous envoyer des représentants pour parler du pont de Québec. Le comité souhaite-t-il que je demande également au CN de se préparer à traiter de la sécurité jeudi prochain?

Des voix: D'accord.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord, nous demanderons au greffier de prévoir une réunion avec le CN jeudi matin et nous leur dirons de se préparer à répondre à des questions sur la sécurité ainsi que sur le pont de Québec.

Autre chose?

Monsieur Bonin.

M. Raymond Bonin: Merci, monsieur le président.

J'aimerais que le greffier nous rappelle les règles que nous sommes fixées lors de notre première réunion.

Le président, pas vous, monsieur Gouk, me dit qu'il nous faut un quorum de sept députés pour entendre des témoins. Sommes-nous d'accord sur le fait que pour entendre des témoins et lorsqu'il n'y a pas de vote, nous n'avons pas besoin d'avoir le quorum?

Le vice-président (M. Jim Gouk): C'est exact.

M. Raymond Bonin: Merci.

Le vice-président (M. Jim Gouk): D'accord. La séance est levée.

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

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.