



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des langues officielles

LANG • NUMÉRO 020 • 1^{re} SESSION • 39^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 2 novembre 2006

Président

M. Guy Lauzon

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

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

Comité permanent des langues officielles

Le jeudi 2 novembre 2006

•(0905)

[Français]

Le président (M. Guy Lauzon (Stormont—Dundas—South Glengarry, PCC)): Bonjour, mesdames et messieurs. Bienvenue au Comité permanent des langues officielles. Nous sommes très heureux, ce matin, de la présence de l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports.

Bienvenue, monsieur Cannon.

Nous procéderons ainsi: le ministre prendra la parole pendant sept à dix minutes, après quoi les députés poseront des questions.

Vous pourrez commencer quand vous serez prêt, monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon (ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités): Merci infiniment, monsieur le président, collègues et membres du comité, de votre aimable invitation.

Je suis accompagné ce matin du conseiller juridique du ministère des Transports, Me Jacques Pigeon, et de la directrice générale de la politique aérienne, Mme Brigita Gravitis-Beck. Si les questions deviennent un tantinet plus techniques, vous comprendrez que je demanderai à ces personnes de vous donner les réponses.

Monsieur le président, je vous rappelle que je suis très heureux de l'invitation, mais aussi d'être parmi vous ce matin. Je veux profiter de l'occasion pour vous remercier, en mon nom personnel et au nom de ma collègue la ministre Verner, des efforts que vous avez investis, vous et les membres de ce comité, dans la préparation des suites à donner aux obligations linguistiques d'Air Canada.

Je suis en effet heureux de vous entretenir aujourd'hui de la réponse du gouvernement au premier rapport du Comité permanent des langues officielles et du projet de loi C-29, qui a pour but d'apporter des modifications à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Comme les membres de ce comité le savent bien, la restructuration corporative d'Air Canada, qui s'est déroulée entre 2003 et 2004 pendant la période de 18 mois où la compagnie était sous la protection de la loi sur la faillite, a entraîné des changements dans la portée de l'application de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, en ce qui concerne Air Canada et les entités de son groupe nouvellement formées. Entre autres, l'application de la Loi sur les langues officielles s'est trouvée réduite, en raison d'un certain nombre de changements importants dans la structure d'entreprise de la compagnie aérienne.

[Traduction]

Le gouvernement précédent a tenté de résoudre cette question en déposant le projet de loi C-47. Ce projet de loi aurait rétabli les obligations linguistiques des entités du groupe d'Air Canada telles que ces obligations existaient avant la restructuration. Toutefois, ce projet de loi ne s'est pas rendu au-delà de l'étape de l'examen par le

comité à la Chambre des communes : il est mort au Feuilleton au moment où le Parlement a été prorogé par le déclenchement d'une élection en novembre 2005.

Le 15 juin de la présente année, les membres de ce comité ont publié un rapport intitulé « Assujettissement de Gestion ACE Aviation Inc. à la Loi sur les langues officielles suite à la restructuration d'Air Canada ». Je me dispenserai de passer tout le rapport en revue, car je suis convaincu que vous en connaissez le teneur même mieux que moi. Plutôt, je me concentrerai sur la façon dont le gouvernement donne suite aux recommandations de ce rapport dans sa réponse, qui a été présentée à la Chambre le 16 octobre 2006, et dans le projet de loi C-29.

La première recommandation du comité réclamait que le gouvernement dépose un nouveau projet de loi reprenant les dispositions du projet de loi C-47, en y ajoutant un certain nombre de modifications que la commissaire aux langues officielles avait suggérées lorsqu'elle s'est présentée devant le Comité permanent des transports le 22 novembre 2005.

[Français]

En grande partie, c'est justement ce que le gouvernement a fait. Nous sommes fermement engagés à protéger et à respecter les droits linguistiques au Canada. Le 18 octobre 2006, j'ai déposé un projet de loi visant à modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Le projet de loi C-29 fera en sorte que les obligations en matière de langues officielles continueront de s'appliquer à la compagnie Air Canada restructurée et qu'elles seront rétablies à l'égard des diverses entités faisant partie de son groupe.

À bien des égards, ce nouveau projet de loi présente une grande similitude avec le projet de loi C-47. Le projet de loi C-29 exigera que les anciennes divisions internes d'Air Canada qui relèvent de la compétence fédérale assument de nouveau les obligations en matière de langues officielles auxquelles elles étaient assujetties avant la restructuration. Il s'agit notamment d'offrir des services au public dans les deux langues officielles du pays et d'assurer que les employés peuvent travailler dans la langue officielle de leur choix. Les modifications proposées exigent aussi que les entités du groupe d'Air Canada qui assurent des services de transport aérien, comme Jazz, offrent des services au public dans les deux langues officielles.

Je dois cependant signaler que ce projet de loi déposé à la Chambre présente tout de même de légères différences par rapport au projet de loi C-47. Comme vous l'avez fait remarquer dans votre rapport, Mme Adam, qui était la commissaire aux langues officielles lorsque le projet de loi C-47 était à l'étude au Comité permanent des transports en novembre 2005, et ses représentants ont soulevé plusieurs questions ayant trait à ce projet de loi. Essentiellement, la commissaire a souligné que certains aspects du projet de loi prêtaient à une interprétation susceptible de réduire les obligations linguistiques d'Air Canada, de Gestion ACE Aviation Inc. et des diverses entités de son groupe.

•(0910)

[Traduction]

Pour corriger cette situation, la commissaire proposait que les diverses entités qui devaient être visées par les modifications soient nommées précisément dans le projet de loi. En d'autres mots, que le projet de loi énonce que les Services au sol, Services techniques, Cargo et Services en ligne d'Air Canada seraient assujettis à toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles.

Ce correctif figurait aussi dans la recommandation n° 3 du rapport de ce comité permanent. Toutefois, les modifications proposées par la commissaire ont suscité des objections de la part de certains de mes représentants.

Lors de discussions initiales avec le Commissariat aux langues officielles en prévision de la rédaction du projet de loi C-29, ces préoccupations ont été portées à son attention.

Reconnaissant que les deux côtés avaient des arguments solides, tous les efforts ont été faits pour arriver à un compromis mutuellement acceptable qui réglerait toutes les préoccupations des deux parties. À la suite de ces discussions, les paragraphes 10.2(2) et 10.2(3) ont été ajoutés à cette ébauche du projet de loi.

Ces nouvelles dispositions permettraient au gouverneur en conseil de nommer au moyen d'un décret, au besoin, les entités du groupe d'Air Canada qui seront visées par le projet de loi.

[Français]

De cette façon, monsieur le président et chers collègues, le gouvernement pourra désigner les entités faisant partie de la structure corporative qui seraient assujetties aux dispositions sur les langues officielles de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Il aura aussi suffisamment de marge de manoeuvre pour ajouter ou retrancher des entités du groupe d'Air Canada, selon les circonstances, si la compagnie se livre à une nouvelle restructuration.

Sur le fondement des derniers renseignements disponibles, un décret pourrait nommer les compagnies suivantes du groupe d'Air Canada et garantir leurs droits linguistiques : Air Canada Cargo, Services au sol Air Canada et Services techniques Air Canada.

Soit dit en passant, Air Canada a fait savoir par l'intermédiaire de la presse qu'une nouvelle restructuration est imminente. Pour cette raison, cette liste pourrait être révisée lorsque le projet de loi entrera en vigueur, le cas échéant.

À l'heure actuelle, nous ne croyons pas que Services en ligne d'Air Canada relève de la compétence du gouvernement canadien et, par conséquent, elle ne devrait pas être assujettie à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

•(0915)

[Traduction]

Selon la même logique, le gouvernement n'était pas disposé à appuyer pleinement la recommandation n° 4, qui réclamait que le nouveau projet de loi précise que Jazz, Vacances et Aéroplan sont assujetties à la partie IV, langue de service, de la Loi sur les langues officielles. Toutefois, le gouvernement veillera à ce qu'une obligation d'offrir un service au public dans les deux langues officielles soit imposée à Air Canada Jazz, du fait qu'elle est une entreprise réglementée par le gouvernement fédéral. Il faut tout de même noter que ce transporteur était assujetti à ces mêmes exigences avant la restructuration d'Air Canada.

Par contre, les activités d'Aéroplan et de Vacances Air Canada se situent hors du champ de compétence du gouvernement fédéral et,

par conséquent, elles n'ont jamais été assujetties à la loi avant la restructuration. Pour cette raison, ce projet de loi n'assujettit pas Aéroplan et Vacances Air Canada aux dispositions de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada relative aux langues officielles.

Je suis au courant que le projet de loi C-47 avait l'appui en principe de tous les partis de la Chambre. J'ai confiance que le projet de loi C-29, avec les modifications mineures qui y ont été incorporées à la suggestion de la commissaire et de ce comité, recevra un appui semblable.

[Français]

Monsieur le président, cela termine ma déclaration préliminaire. Je serai heureux de répondre aux questions des membres du comité.

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre. Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Jean-Claude D'Amours.

M. Jean-Claude D'Amours (Madawaska—Restigouche, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, de comparaître devant nous ce matin.

J'ai quand même été heureux d'entendre certains de vos commentaires concernant l'obligation d'Air Canada de se conformer aux règles de bilinguisme. C'est une réalité, et ça l'est davantage encore quand on vit dans des régions rurales où il n'est pas facile de recevoir des services dans sa langue.

Monsieur le ministre, j'ai cru comprendre que vous trouviez la question importante et que vous alliez appuyer certaines modifications visant à s'assurer qu'Air Canada respecte les langues officielles. J'aimerais maintenant savoir si vous allez exiger la même chose de vos collègues. Je m'explique.

La revue *enRoute*, publiée par Air Canada, est une publication bilingue, de façon à desservir la clientèle autant francophone qu'anglophone. Or, dans l'édition du mois d'octobre 2006, à la page 87, on trouve une publicité du gouvernement du Canada rédigée en anglais seulement. C'est un peu contradictoire, de la part d'un gouvernement qui dit vouloir s'assurer qu'Air Canada, ses filiales et toutes ses composantes respectent la Loi sur les langues officielles. Ce même gouvernement fait paraître de la publicité rédigée dans une seule langue dans une revue bilingue d'Air Canada. Tout ce qu'il y a de bilingue dans cette publicité d'une demi-page, ce sont les mots « Gouvernement du Canada » et « *Government of Canada* », qui sont côte à côte.

Ne trouvez-vous pas, monsieur le ministre, que ce genre de chose implique une vision un peu contradictoire?

L'hon. Lawrence Cannon: Merci, monsieur le député, de votre question.

Je suis heureux de constater que vous êtes tout à fait d'accord sur notre projet de loi. En effet, votre question ne porte pas sur l'essentiel de ce projet de loi, mais sur une publicité. Je ne veux évidemment pas prendre la défense de cette publicité ou de celui qui l'a conçue, mais cette histoire me rappelle un incident qui a eu lieu le 24 juin, il y a trois ans, alors que je me trouvais chez moi. Votre ancien collègue, qui était ministre et député de Hull—Aylmer, avait complètement oublié de célébrer la Fête nationale du Québec et avait passé cet événement sous silence dans son dépliant. Vous comprendrez la consternation de ma communauté, c'est-à-dire la communauté gatinoise de l'Outaouais, quand elle a constaté qu'un ministre fédéral avait fait un tel oubli.

• (0920)

M. Jean-Claude D'Amours: Monsieur le président...

Monsieur le ministre, je m'excuse, mais...

L'hon. Lawrence Cannon: Parce que si on est en train de parler d'une publicité qui de toute évidence... Vous me dites que cette publicité est bilingue, n'est-ce pas? Vous avez dit qu'on y trouvait les mots « Gouvernement du Canada » et « *Government of Canada* ». Alors, si une plainte est formulée à ce sujet, on va vérifier, monsieur le député. Cela ne pose aucun problème.

M. Jean-Claude D'Amours: Monsieur le ministre, je vous demande si vous trouvez cela cohérent. Je suis du Nouveau-Brunswick francophone, comme vous le savez très bien, où il y a des gens qui ne savent ni lire ni écrire, mais pas davantage en anglais qu'en français.

Comment pensez-vous qu'un citoyen francophone, dans le cas d'une publicité du gouvernement, à part la mention « Gouvernement du Canada », soit capable de comprendre ce qui est écrit? Donc, trouvez-vous...?

L'hon. Lawrence Cannon: C'est évident, monsieur le député...

M. Jean-Claude D'Amours: Je n'ai pas encore terminé...

L'hon. Lawrence Cannon: ...que si la personne...

M. Jean-Claude D'Amours: Monsieur le président...

L'hon. Lawrence Cannon: ...a de la difficulté à lire, il sera extrêmement difficile pour elle de lire la publicité.

M. Jean-Claude D'Amours: Monsieur le ministre, est-ce incohérent, d'une part, de demander à Air Canada de respecter les langues officielles et, d'autre part, de voir que ce même gouvernement affiche une publicité unilingue dans une revue bilingue d'Air Canada?

L'hon. Lawrence Cannon: Monsieur le député, j'ai répondu à votre question. Vous me demandez s'il est logique qu'Air Canada respecte les langues officielles? Oui, c'est tout à fait normal. S'est-il produit une erreur dans le cas de la publicité dont vous parlez? Je ne connais pas du tout les circonstances entourant vos allégations de ce matin. Je vais me faire un plaisir d'enquêter sur ce sujet. D'ailleurs vous avez le pouvoir de le faire aussi.

Mais la question fondamentale, ce matin, monsieur le député, c'est de savoir si Air Canada, à la suite de sa restructuration, doit, selon le commissaire aux Langues officielles et selon le comité auquel vous siégez, être assujettie aux dispositions des langues officielles. La réponse est oui, le projet de loi C-29 est devant vous simplement pour votre considération. Oui, c'est tout à fait normal que l'on puisse fonctionner dans les deux langues officielles au Canada.

M. Jean-Claude D'Amours: Pour faire suite, monsieur le ministre, à vos commentaires concernant Jazz, pourriez-vous développer votre idée, parce que je veux que vous nous disiez clairement que Jazz va être assujetti à la Loi sur les langues officielles. Est-ce bien ce que vous avez exprimé tout à l'heure?

L'hon. Lawrence Cannon: Oui, et ce, en vertu de la partie IV de la Loi sur les langues officielles, qui traite des services au public. Avant le 30 septembre 2004, Jazz était assujetti à la partie IV de la Loi sur les langues officielles. Le projet de loi que vous étudiez ce matin réitère cette disposition.

M. Jean-Claude D'Amours: Merci.

Le président: Merci, monsieur le député. La prochaine question sera posée par Mme Barbot.

Mme Vivian Barbot (Papineau, BQ): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur le ministre, d'être présent ce matin. Pour la population francophone, le fait de pouvoir utiliser la langue officielle qu'est le français est, je pense, extrêmement important. Il faut de comprendre la philosophie de cette question. Le citoyen ou la citoyenne qui choisit Air Canada devrait, il me semble, à tout moment, pouvoir s'exprimer dans sa langue et s'attendre à ce qu'on lui réponde dans sa langue. Le problème est que chacun d'entre nous, personnellement, avons vécu une situation, au contact d'Air Canada, où on ne nous a pas servis dans notre langue. En ce qui me concerne, c'est quand je suis allée à Winnipeg la dernière fois. Le service bilingue faisait défaut, mais également le fait qu'on ne pouvait nous fournir un journal en français. On a distribué tous les journaux en anglais, et il n'y en avait pas en français. Donc, on parle ici de la philosophie de l'entreprise.

Air Canada manque d'attention envers les francophones, dans la prestation de ses services. Je comprends que vous nous disiez que nous sommes ici pour parler du projet de loi. C'est certain qu'on va en discuter sous toutes ses facettes, mais je pense qu'il est important de comprendre ce que veut dire le service à la population.

Depuis que je siége à ce comité, je n'arrête pas de recevoir des plaintes de gens qui ressentent un manque de considération lorsqu'ils utilisent les services d'Air Canada. C'est pourquoi il est important pour nous d'étudier toutes les ramifications de ce projet de loi, et je crois que cela devrait aussi être la préoccupation du gouvernement, quel qu'il soit, d'ailleurs. Ce n'est pas parce que vous êtes des conservateurs que la question se pose, mais ce devrait être une préoccupation du gouvernement de voir à ce que les citoyens de ce pays puissent être servis dans leur langue, simplement.

Mme Adam, l'ex-commissaire aux langues officielles, a comparé les services d'Air Canada à un fromage gruyère. Avec les dispositions actuelles, la situation va demeurer la même. Si on s'adresse à un tel service, il est possible de parler français, et on va nous répondre en français. Mais c'est différent si l'on s'adresse au service d'Aéroparc. Pourtant, les deux sont directement liés.

Ma question est à savoir si le gouvernement partage l'opinion selon laquelle les services au complet devraient être offerts à tout le monde, dans les deux langues officielles. Entendez-vous prendre des mesures pour que tous les citoyens du Canada puissent avoir accès aux services, dans leur langue?

• (0925)

L'hon. Lawrence Cannon: Votre question, comme vous l'avez si bien dit, va au-delà des dispositions du projet de loi dont on débat aujourd'hui. En effet, celles-ci ont essentiellement comme objectif de rétablir les droits linguistiques et les conditions habilitantes à partir du moment où Air Canada a procédé à sa restructuration. Le projet de loi vise à donner suite à l'obligation imposée. À maintes reprises, votre comité et la commissaire aux langues officielles ont fait savoir qu'Air Canada, suite à sa restructuration, s'était écartée des dispositions de la loi.

L'autre point que vous avez abordé touche, à mon avis, le cœur même de l'entreprise. Je serais très mal à l'aise de commenter la façon dont cette entreprise fait son marketing ou gère ses affaires courantes. Cette entreprise a desservi, je pense, environ 32 millions de passagers l'an passé.

Pour ce qui est des plaintes en matière de langues officielles, je précise qu'elles sont peu nombreuses, pour ne pas dire quasi négligeables. Si, dans le marché concurrentiel qu'on connaît, cette entreprise souhaite maintenir sa clientèle — et c'est le cas, à mon avis —, elle va devoir déployer tous les efforts possibles pour que cette clientèle reçoive de bons services, mais aussi qu'elle en retire suffisamment de satisfaction pour vouloir y avoir recours de nouveau. Je vous offre cette explication parce qu'il me semble qu'il s'agit de simple bon sens.

Mme Vivian Barbot: On parle par contre d'exclusions en ce qui concerne l'application des dispositions, dans le cas d'Aéropian, par exemple. On dit aussi qu'on ne nommera pas les entités qui y sont assujetties. Est-ce qu'on ne s'assure pas, par le fait même, que les citoyens n'auront pas de service bilingue, qu'il va encore y avoir des plaintes et qu'il va encore falloir avoir recours à un processus législatif pour corriger la situation?

L'hon. Lawrence Cannon: De nombreuses entreprises, par exemple des compagnies de cartes de crédit qui annoncent toutes sortes de promotions similaires aux incitatifs d'Aéropian, étendent leur marché à l'ensemble des Canadiens. Par conséquent, elles doivent inclure leurs services à leur stratégie de marketing. Est-ce le rôle du gouvernement d'intervenir directement et de dire à ces gens qu'ils doivent le faire? Je pense qu'on n'en finirait plus.

Ce que nous voulons, c'est arriver à établir avec les gens d'Air Canada que des conditions étaient liées à la restructuration, à la privatisation de leur entreprise. On semble les avoir oubliées. C'est ce qu'a dénoncé la commissaire aux langues officielles. C'est le problème que nous voulons régler. Je souhaite donc que les collègues autour de la table, à l'unanimité, verront à les choses de cette façon, de sorte qu'on puisse faire progresser ce dossier.

Le président: Merci, monsieur le ministre et madame Barbot.

La troisième question va être posée par M. Godin

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

Bienvenue, monsieur le ministre.

Je dois dire que je ne suis vraiment pas d'accord avec vous, et je vais vous dire pourquoi. Prenons comme exemple Services en ligne d'Air Canada et retournons en arrière, au moment où le gouvernement du Canada a décidé de vendre Air Canada au secteur public. Une loi exigeant le respect de la Loi sur les langues officielles a été adoptée.

Si Air Canada était un organisme public et non une entreprise privée, est-ce que les services de Services en ligne seraient bilingues?

• (0930)

L'hon. Lawrence Cannon: Cher collègue, vous et moi avons déjà eu l'occasion de discuter de cette question.

Vous vous demandez si tel ou tel service, qui était en place avant la restructuration et la privatisation d'Air Canada, aurait été assujetti aux dispositions de la loi. Probablement. Cependant, les choses ont évolué de telle sorte qu'au moment de la restructuration, il n'était pas assujetti à la loi. On s'efforce actuellement de rétablir la philosophie qui sous-tend la loi, de même que les entités qui y étaient assujetties. On veut s'assurer ainsi qu'Air Canada respecte l'esprit et la lettre de la loi.

Je ne peux présumer, mon cher collègue, de ce qu'il adviendra, dans 20 ou 25 ans, de la loi qui régit le code de la sécurité routière, par exemple. Il est possible que dans 20 ans, on soit obligé de rouler

à 50 km/h. À l'heure actuelle, on roule à 100 km/h sur les grandes artères.

M. Yvon Godin: Oui, mais monsieur le ministre, 50 km/h...

L'hon. Lawrence Cannon: Ce que je veux dire, monsieur Godin, c'est que les choses évoluent. L'intention de la loi, compte tenu de la situation actuelle, est de rétablir ce qui existait auparavant.

M. Yvon Godin: On peut évoluer; on peut sans doute changer la limite de vitesse à 50 km/h. Cependant, je suis sûr que tant les francophones que les anglophones devront conduire à 50 km/h. C'est ça, le problème.

Quant on a vendu Air Canada, le gouvernement avait promis que cette entreprise respecterait la Loi sur les langues officielles. Or, Air Canada ne respecte pas la Loi sur les langues officielles.

J'ai souvent mentionné cet exemple au comité. Alors qu'il était à bord d'un avion, un monsieur a demandé à une agente de bord une canette de 7UP. Comment pouvait-il le dire autrement? Il me semble qu'on n'a pas besoin d'être bilingue pour savoir ce qu'est un 7UP. Il s'est fait arrêter par la police à Ottawa, à sa descente de l'avion. Il a porté l'affaire devant les tribunaux et il a eu gain de cause. Air Canada en a appelé de cette décision simplement pour montrer jusqu'à quel point elle est prête à se battre.

Quand Air Canada s'est mise sous la protection de la loi sur la faillite, un juge a décidé que la Loi sur les langues officielles adoptée par le Parlement allait être mise de côté. On ne veut même pas que la commissaire aux langues officielles s'en mêle tant qu'on n'aura pas réglé le problème d'Air Canada. Cela vous démontre le manque de respect des langues officielles au Canada.

Monsieur le ministre, maintenant qu'Air Canada est une entreprise privée, elle évoluera et offrira de nouveaux services. Va-t-on pour autant mettre de côté le respect des langues officielles? Les services de Services en ligne d'Air Canada diffèrent selon qu'il s'agit d'un francophone ou d'un anglophone.

Est-ce là ce que vous dites, monsieur le ministre?

L'hon. Lawrence Cannon: Non, pas du tout, monsieur le député, et vous exagérez un peu.

M. Yvon Godin: Pas du tout. Tout ce que j'ai dit est exact.

L'hon. Lawrence Cannon: Cher collègue, tenons-nous-en aux faits.

M. Yvon Godin: Allons aux faits.

L'hon. Lawrence Cannon: Le tableau 1 du chapitre 8 du rapport annuel 2005-2006 du Commissariat aux langues officielles mentionne que, du 1^{er} avril 2005 au 31 mars 2006, Air Canada a fait l'objet de 69 plaintes recevables. Durant cette période, Air Canada a recueilli 32 millions de passagers. Sur ces 69 plaintes, 21 plaintes étaient fondées, 9 étaient non fondées et 33 sont sous enquête; les six autres sont des plaintes qui ont été retirées par le plaignant.

Cela signifie qu'Air Canada a reçu une plainte pour chaque groupe de 463 768,11 passagers qu'elle a desservis. Le pourcentage des passagers qui ont porté plainte contre Air Canada sur la question de la langue est de 0,000215625 p. 100.

Vous conviendrez avec moi que c'est un chiffre assez minime.

• (0935)

M. Yvon Godin: Mais cela change quoi?

L'hon. Lawrence Cannon: Et ...

M. Yvon Godin: On parle d'une loi, on ne parle pas...

L'hon. Lawrence Cannon: Ça change quoi? Non, mais...

M. Yvon Godin: On ne parle pas... Monsieur le ministre...

L'hon. Lawrence Cannon: Si vous me le permettez, je vais compléter.

Le président: Le ministre veut compléter.

M. Yvon Godin: Oui, mais c'est mon temps, monsieur le président.

Le président: Je le sais, mais monsieur veut répondre.

M. Yvon Godin: Si je suis satisfait de sa réponse, je peux poser une autre question.

Le président: Monsieur Godin, il essaie de répondre à votre question.

M. Yvon Godin: Oui, mais je ne veux pas que tout mon temps soit consacré à la réponse.

Le président: Oui, mais il vous reste 60 secondes.

M. Yvon Godin: Ce ne sont pas des statistiques que je veux avoir, monsieur le président, je veux connaître les dispositions que la loi offre pour protéger les gens.

Par exemple, monsieur le président, si je téléphone, que j'attende pendant 20 minutes sans obtenir de réponse, que je rappelle de nouveau en passant par le circuit anglophone cette fois, que j'obtienne tout de suite la communication et que je ne porte pas plainte, ce ne sera pas enregistré.

Je veux savoir de quelle façon Air Canada est assujettie à la Loi sur les langues officielles quant au respect des deux langues officielles de notre pays.

L'hon. Lawrence Cannon: C'est ce que nous sommes en train de faire.

M. Yvon Godin: Bien non, vous nous dites que...

L'hon. Lawrence Cannon: Bien oui, c'est ce que nous sommes en train de faire.

M. Yvon Godin: Mais non, vous dites que les Services en ligne ne le sont pas et que votre gouvernement n'est pas prêt à le faire.

L'hon. Lawrence Cannon: Non, parce que je vous dis que les Services en ligne d'Air Canada n'étaient pas là auparavant et, comme de fait, nous sommes en train de rétablir la situation qui existait avant. Voilà ce que nous sommes en train de faire.

M. Yvon Godin: Ainsi vous êtes en train de préparer l'avenir, voilà ce que vous me dites?

L'hon. Lawrence Cannon: Et ce que vous me dites, c'est qu'on sera beaucoup plus rigoureux dans la façon de faire. Je vous cite le nombre de plaintes par rapport au nombre de passagers, et vous me dites que ce n'est pas assez, qu'il en faudrait encore davantage.

Le président: C'est dommage, monsieur le ministre, mais le temps est écoulé.

J'invite M. Petit à vous poser la prochaine question.

M. Daniel Petit (Charlesbourg—Haute-Saint-Charles, PCC): Merci.

Bonjour, monsieur le ministre. Premièrement, j'aimerais vous remercier d'être venu au comité des langues officielles. Vu que la séance est télévisée, j'aimerais vous remercier, en mon nom personnel, de nous avoir permis de voyager au Canada, avec l'autorisation de Mme Verner, pour aller rencontrer les comités

francophones. En 10 ans, c'est la première fois. Alors, je voudrais le souligner.

Deuxièmement, je voudrais porter à votre attention la question suivante. Air Canada avait été privatisée — j'utilise ce terme, parce qu'elle avait fait faillite sous le règne des libéraux. Vous avez déposé le projet de loi C-29, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Nous connaissons ce projet de loi, mais puisque le public nous écoute, il serait bon qu'il sache en quoi consiste ce projet de loi.

En outre, le projet de loi C-29 peut-il concrétiser actuellement l'engagement du gouvernement en matière de droits linguistiques?

Troisièmement, pourriez-vous nous expliquer plus en détail pourquoi il est important qu'une compagnie comme Air Canada assure un statut égal aux francophones et aux anglophones.

J'aimerais vous entendre à cet égard, car pour bien des gens, lorsque l'on parle d'Air Canada, il est question d'avions. Cependant, il y a peut-être plus que cela. J'aimerais donc que vous développiez ce sujet, afin que le public à l'écoute puisse en connaître davantage.

L'hon. Lawrence Cannon: Merci de votre question, monsieur le député.

Il est important de refaire un peu l'historique du dossier. On se rappellera que la société Air Canada a été pendant de nombreuses années — et elle l'est toujours —, le transporteur national du pays. Air Canada était assujettie aux langues officielles du pays, puisqu'en vertu de ses actes constitutifs, son principal actionnaire était le gouvernement du Canada. Par conséquent, en tant qu'institution, elle était assujettie aux dispositions de la loi.

Au moment de la vente d'Air Canada jusqu'à sa restructuration, il n'y avait essentiellement aucun problème quant au respect des dispositions de la Loi sur les langues officielles, si je ne m'abuse. Cependant, après la restructuration, après les difficultés d'Air Canada, un certain nombre de choses se sont produites. Parmi celles-ci, il y avait les Services au sol, les Services techniques, Cargo, une division d'Air Canada, qui, bien sûr antérieurement, étaient assujettis aux dispositions de la loi, étaient en fait couverts par la loi. À la suite de la restructuration, nous avons laissé tomber ces choses.

Le projet de loi vise à rétablir dans son esprit, mais aussi dans les faits, ce qui existait auparavant, de façon à assurer que ceux et celles qui, au Canada, empruntent le service aérien d'Air Canada bénéficient exactement des mêmes services qui existaient antérieurement. Et dans ce sens, nous pourrions rétablir la Loi sur les langues officielles.

Sachez que notre formation politique tient absolument à l'égalité des deux langues officielles au pays. Et le geste que nous avons posé la semaine dernière vise essentiellement à concrétiser les choses dans ce sens.

● (0940)

M. Daniel Petit: Merci.

Le président: Est-ce tout? Vous avez encore deux minutes.

M. Daniel Petit: D'accord. Monsieur le ministre, vous parlez plus tôt de la privatisation d'Air Canada par l'entremise d'un nouveau capital-action. Quand vous parlez de privatisation, de quoi parlez-vous?

Parlez-vous d'une compagnie comme on les connaît dans le milieu strictement privé ou parlez-vous d'une compagnie qui est à la fois publique et privée? Pourriez-vous nous expliquer afin que le public sache exactement pourquoi nous avons le pouvoir d'intervenir auprès de ce type de compagnies? J'aimerais connaître votre avis sur les compagnies privées ou publiques.

Tout à l'heure, M. Godin semblait dire que, parce qu'il s'agit d'une compagnie privée, la loi ne s'appliquera plus, alors que quand elle était publique, elle s'appliquait.

L'hon. Lawrence Cannon: J'essaie de retrouver mes notes. En 1988-1989, dans le cadre de la déréglementation de l'industrie du transport aérien, le gouvernement du Canada a privatisé Air Canada, en vertu de la loi dont on est en train de discuter, en vendant les actions du gouvernement dans le transport aérien. C'est la façon dont ça a été fait.

Cette transaction comportait une série d'obligations, c'est-à-dire que lorsque la privatisation a été annoncée, ceux et celles qui voulaient se porter acquéreurs d'Air Canada devaient s'engager à respecter des engagements relatifs à la Loi sur les langues officielles.

Si nous sommes ici aujourd'hui, c'est que nous avons constaté, après la quasi-faillite de cette entreprise et sa renaissance ou sa relance, qu'il y a eu des situations où la Loi sur les langues officielles n'était plus respectée. Nous nous retrouvons donc dans la situation où on doit, comme parlementaires, restaurer les dispositions de la loi, de façon à ce qui s'y trouvait auparavant soit respecté.

M. Daniel Petit: Merci.

Le président: Merci, monsieur le ministre et monsieur Petit.

On va commencer notre deuxième tour de table. Monsieur Simard, vous disposez de cinq minutes, s'il vous plaît.

L'hon. Raymond Simard (Saint-Boniface, Lib.): Merci, monsieur le président. Merci d'être présent, monsieur le ministre.

Monsieur le ministre, je voudrais que vous compreniez un peu le point de vue de notre comité. Cela fait 25 ans, je pense, que le comité existe, et cela fait 25 ans qu'Air Canada nous cause des problèmes. C'est vraiment la compagnie qui nous a fait damner le plus. C'est un problème réel.

S'il y a moins de plaintes aujourd'hui à l'endroit d'Air Canada, je crois que c'est parce qu'on a abandonné la partie. En ce qui me concerne, je voyage de Winnipeg à Ottawa deux fois par semaine. Je peux vous dire que je pourrais déposer une plainte chaque semaine. Alors, je pense que les gens ont simplement décidé de ne plus se plaindre. La situation en est rendue à ce point. Il faut que cela soit clair.

Je peux vous dire que le Comité permanent des langues officielles n'était pas nécessairement d'accord sur le projet de loi C-47, au départ. Il est important de le mentionner. Nous étions d'accord sur les propos de l'ex-commissaire aux langues officielles, Dyane Adam, selon laquelle tous les organismes relevant d'Air Canada, comme Jazz, Aéroplan, devraient être assujettis à la Loi sur les langues officielles.

C'est ce qui me préoccupe. Si on permet de diluer la portée de la loi, si on permet aux corporations réglementées par le gouvernement fédéral de se scinder et, ensuite, de ne plus respecter la Loi sur les langues officielles, elles vont toutes le faire. Cela créerait un précédent.

C'est pourquoi, honnêtement, c'est un sujet de préoccupation. Si le gouvernement fédéral ne s'occupe pas de défendre la Loi sur les langues officielles, qui le fera? Je suis très déçu que le gouvernement

compte procéder par décret plutôt que d'inscrire cette obligation dans la loi. Je pense que cela laisse place à la subjectivité. Ce sera au Cabinet de décider, si je ne me trompe pas, quels organismes seront assujettis à la loi.

Expliquez-moi la situation, s'il vous plaît, car c'est de cette façon que je comprends votre intention.

L'hon. Lawrence Cannon: D'accord. Je vais laisser le soin à Me Pigeon d'expliquer cette partie, monsieur Simard.

M. Jacques Pigeon (avocat général ministériel, Services juridiques, ministère des Transports): Monsieur le président, nous avons abordé la rédaction technique du projet de loi d'une façon conceptuelle. Pour plus de certitude, l'ordre en conseil viendrait simplement nommer certaines entreprises, mais le paragraphe 10.2 (1) s'applique aux entreprises qui respectent les critères qu'il contient.

En d'autres mots, la loi « [...] 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, notamment celles [...] ».

Selon la mesure qui est prévue au projet de loi, dans le cas où il s'agit d'une entreprise réglementée tombant sous la juridiction du Parlement du Canada en matière d'aéronautique, celle-ci serait obligée de rendre les services dans les deux langues officielles.

Le mot « notamment » a été employé pour plus de certitude, afin que ce soit bien clair pour le public en général. Autrement, ce pourrait être une question d'interprétation pour déterminer quelles entreprises — parce qu'il y en a plusieurs dans l'empire d'Air Canada — relèvent de la compétence fédérale et quelles sont celles qui ne relèvent pas de la compétence fédérale.

L'ordre en conseil permet d'aider le public en général à comprendre quelles entreprises sont soumises à la compétence fédérale, d'après la position du gouvernement. Il apporte des clarifications dans les faits, si vous voulez. La question de savoir si l'entreprise est fédérale ou provinciale est une question de droit, bien sûr, mais aussi une question de fait.

Alors, l'ordre en conseil viendra appliquer la loi dans le contexte de la disposition en question, afin que le public en général soit informé des entreprises, dans l'univers corporatif d'Air Canada, qui sont comprises et de ce celles qui ne le sont pas.

● (0945)

L'hon. Raymond Simard: Merci beaucoup.

J'aimerais passer à un autre sujet.

Les services à la clientèle sont fournis en français, seulement quand on part d'Ottawa, de Moncton et de certaines autres villes. Avec tout ce qui se passe en termes d'immigration francophone dans l'Ouest, parce qu'on essaie de répandre un peu l'immigration, avez-vous considéré la possibilité d'augmenter le nombre de villes qui seraient assujetties au service à la clientèle en français?

Le président: Soyez très bref, s'il vous plaît.

L'hon. Lawrence Cannon: Si vous me le permettez, je vais lire la note que j'ai reçue sur cette question, en anglais.

[Traduction]

Concernant les trajets où la demande en services bilingues est d'au moins 5 p. 100,

Air Canada doit élaborer la méthode d'enquête utilisée de concert avec l'Agence de gestion des ressources humaines de la fonction publique du Canada.

La dernière enquête sur l'évaluation de la demande menée par Air Canada remonte à 1993 (une mise à jour a été effectuée en 2001 à la suite de la fusion avec les Lignes aériennes Canadien International).

D'après les directives du Conseil du Trésor, les enquêtes sur l'évaluation de la demande doivent avoir lieu tous les 10 ans. Air Canada était censée mener une nouvelle enquête en 2003. Elle ne l'a pas fait parce qu'elle était placée sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

Air Canada doit mener sa prochaine enquête à l'automne 2006; celle-ci doit être terminée au printemps 2007.

[Français]

Alors, c'est là, monsieur Simard, qu'on établit les balises.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons maintenant céder la parole à M. Lemieux.

[Français]

M. Pierre Lemieux (Glengarry—Prescott—Russell, PCC): Bonjour, monsieur le ministre et merci d'être venu nous parler du projet de loi C-29 ce matin, ainsi que de la réponse du gouvernement au premier rapport de notre comité.

Pouvez-vous nous expliquer la différence entre Gestion ACE Aviation Inc. qui sera en partie assujettie à la Loi sur les langues officielles et les autres qui ne le seront pas, comme Air Canada Jazz et les autres filiales, soit Aéroplan et Vacances Air Canada?

L'hon. Lawrence Cannon: Je vous remercie de votre question, qui fait suite à celle de notre collègue M. Simard. Me Pigeon était en train de fournir l'explication, notamment au sujet de l'article 10.1. J'ajouterais — et cela rassurera peut-être M. Godin — que cette disposition va nous permettre de réhabiliter instantanément ces choses par décret si jamais il y avait une nouvelle restructuration. Je mentionnais, lors de mon intervention, que cela était fort possible puisque Gestion ACE Aviation a déjà annoncé vouloir faire une nouvelle restructuration.

Me Pigeon indiquait qu'il se peut que certains éléments de Gestion ACE Aviation ou d'Air Canada relèvent de la compétence des provinces ou d'une autre entité juridique, je ne sais pas. Ce pourrait être une nouvelle entité qui pourrait avoir pignon sur rue au Nouveau-Brunswick ou au Manitoba, en vertu de leurs lois, mais qui n'aurait pas nécessairement une étendue pancanadienne. Nous n'aurions pas le droit, sur le plan constitutionnel, d'intervenir en ce sens. Nous avons une responsabilité, en vertu de la Constitution et en vertu des lois qui relèvent de ce Parlement. En ce sens, on peut intervenir. Maître Pigeon, si vous...

• (0950)

M. Jacques Pigeon: Ce que monsieur le ministre dit est absolument exact. Les pouvoirs du Parlement sont encadrés par certaines limites constitutionnelles. Aucune disposition de la Constitution du Canada ne parle des langues officielles comme telles, comme vous le savez. Lorsque le Parlement légifère en matière de langues officielles, c'est toujours en se référant à une autre de ses compétences contenues dans la Constitution canadienne.

Dans le cas présent, le Parlement du Canada se servirait du fait que les entreprises fédérales relèvent de sa compétence. Par conséquent, il peut imposer — mais seulement aux entreprises qui relèvent de la compétence du Parlement du Canada — des obligations en matière de langues officielles. Par le passé, par exemple, le Parlement n'a pas pu imposer toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles parce que Petro Canada, après avoir été privatisée, n'était plus une entreprise qui relevait du Parlement du Canada. C'est la même chose, c'est le même principe qui s'applique dans ce cas. Il y a certaines limites.

En ce qui a trait aux entreprises d'Air Canada, comme je l'ai dit un peu plus tôt, la question est de savoir si une entreprise précise relève de la compétence législative du Parlement du Canada ou non. C'est une question de droit, bien sûr, mais c'est également une question de faits. Quels sont les faits, tels que nous les connaissons maintenant? Parmi les entreprises qui relèvent clairement de la compétence législative du Parlement, il y a évidemment Air Canada, la compagnie principale. Elle existe toujours, et la Loi sur les langues officielles s'applique à la compagnie en vertu du paragraphe 10(1), qui n'est pas modifié par le projet de loi. Cette disposition continue d'exister et d'être en vigueur. Cette compagnie est clairement fédérale. Les entreprises suivantes: Services au sol Air Canada, Services techniques Air Canada et Air Canada Cargo seraient trois entreprises qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada, selon nous. Évidemment, Air Canada Jazz est une compagnie aérienne; c'est donc fédéral. Dans le cas d'Aéroplan, de Services en ligne Air Canada, dans le cas de Vacances Air Canada et dans le cas de Air Canada Capital, qui est une corporation, nous estimons que ces entreprises ne relèvent pas de la compétence législative du Parlement et, par conséquent ne sont pas régies par le paragraphe 10.2(1).

Le président: Merci, monsieur Pigeon.

Monsieur Lemieux, votre période de cinq minutes est déjà terminée.

Je demande à M. Carrière de poser la prochaine question.

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

Bonjour, monsieur Cannon, madame Gravitis-Beck et monsieur Pigeon.

Je suis bien heureux de voir que le gouvernement conservateur prend des mesures pour obliger Gestion ACE Aviation Inc., qui a remplacé Air Canada, à respecter les deux langues officielles. Par contre, comme plusieurs de mes collègues l'ont mentionné, bien des plaintes ont été formulées à l'endroit d'Air Canada par le passé. Il faut dire aussi qu'on n'a pas toujours le temps et la possibilité de formuler des plaintes. Pour ma part, j'aurais pu le faire les quelques fois où j'ai utilisé les services d'Air Canada. Quoi qu'il en soit, je trouve qu'on discute beaucoup pour bien peu.

Il s'agit ici de maintenir, à l'endroit de notre société nationale de transport, l'obligation de respecter les langues officielles. Or, cette obligation a même été réduite. En effet, on voit ici qu'un bon nombre de services échappent à la loi. On mentionne, par exemple, Services techniques Air Canada et Air Canada Cargo. Un décret en conseil va être nécessaire pour appliquer les dispositions requises. On constate qu'il s'agit encore une fois de réduire les droits des francophones.

Je voudrais surtout rappeler au ministre qu'en juin 2004, le chef du Parti conservateur a dit, concernant la question d'Air Canada, que si son parti prenait le pouvoir, il étendrait à toutes les compagnies aériennes l'obligation de respecter les deux langues officielles. Je trouve que c'est logique. Air Canada se plaint d'être la seule entreprise à devoir respecter cette obligation imposée par le gouvernement. En effet, les autres compagnies sont libres de faire ce qu'elles veulent. Or, elles sont toutes régies par une charte fédérale, et on sait que le transport aérien est un service essentiel à la population qui dépend du gouvernement canadien. Je pense donc que tous ces services devraient être offerts également aux francophones et aux anglophones, ce qui n'est pas le cas présentement, même en vertu de la loi qu'on devra adopter. Elle constitue vraiment un minimum.

J'aimerais connaître votre opinion sur la déclaration de votre chef. Sa position m'avait semblé bien logique.

• (0955)

L'hon. Lawrence Cannon: Merci pour votre question, monsieur Carrier.

Il est important que nous, les parlementaires, déposions une plainte quand une situation est inacceptable. Vous avez absolument raison: certaines situations méritent qu'on les porte à l'attention des autorités et qu'on sonne l'alerte. Il ne faut pas banaliser ces problèmes ou oublier nos responsabilités sous prétexte qu'il nous arrive souvent de poser les gestes nécessaires.

Pour répondre à votre question, à savoir comment nous pouvons envisager l'avenir ensemble, particulièrement en ce qui concerne les services aériens offerts dans les deux langues, je dirai qu'il m'apparaît tout à fait normal qu'une entreprise qui, contrairement à Air Canada, ne sera pas assujettie aux dispositions actuelles de la loi fournisse les services appropriés de façon à acquérir de la clientèle. Autrement, elle risque de s'aliéner une bonne partie de ses clients.

Je sais que l'association regroupant les transporteurs aériens se penche présentement sur cette question. Pour ma part, je serais tout à fait favorable à ce que l'environnement permette éventuellement à toutes les entreprises qui fournissent des services comme ceux dispensés par Air Canada de les offrir partout sur le territoire canadien, peu importe le lieu de destination ou d'origine. J'ajouterai même qu'au point de vue commercial, ces entreprises ont intérêt à agir de cette façon.

Prenons l'exemple de WestJet, qui est un concurrent d'Air Canada. Cette compagnie n'a toujours pas de vols à l'aéroport Jean-Lesage, à Québec. Lorsqu'on discute de cette question avec les représentants ou les autorités de cette entreprise, ils se disent prêts à changer leurs pratiques, de façon à pouvoir obtenir une part du marché. Du même coup, ils reconnaissent que pour desservir ce marché, ils devront offrir des services qui correspondent à la clientèle qu'ils veulent attirer.

Je pense que ces entreprises reconnaissent cette réalité. Je crois qu'elles vont arriver à prendre les mesures nécessaires. Pour ma part, je les encourage à le faire. Je suis favorable à l'idée qu'on fournisse ces services non seulement à l'ensemble des contribuables, mais aussi à l'ensemble de leur clientèle.

• (1000)

Le président: Merci, monsieur le ministre.

Monsieur Carrier, votre temps est écoulé. C'est dommage.

On va maintenant demander à M. Godin de poser la dernière question au ministre.

M. Yvon Godin: Merci, monsieur le président.

Je pensais qu'on allait passer deux heures avec M. le ministre, mais je vois que ce n'est pas le cas.

L'hon. Lawrence Cannon: Je vais vous laisser en compagnie de spécialistes, monsieur Godin.

M. Yvon Godin: Monsieur le ministre, vous parliez plus tôt des plaintes. Je peux vous dire qu'on a posé la même question aux gens d'Air Canada quand ils ont comparu devant ce comité. Sur 30 millions et je ne sais combien de passagers, seules 109 plaintes environ avaient été déposées. C'est vrai que ce n'est pas beaucoup.

On a demandé qui avait déposé ces plaintes. On a demandé combien de plaintes avaient été déposées par des anglophones. La réponse était « zéro ». Tous les plaignants étaient des francophones. La représentante d'Air Canada a même dit que les anglophones,

quand ils se plaignaient, le faisaient verbalement et que c'était dû au fait qu'ils n'aiment pas qu'on parle en français dans l'avion. Vous pouvez consulter les comptes rendus: c'est ce qui a été dit.

Vous parlez de l'aéroport international Jean-Lesage, à Québec, et du fait que vous aimeriez voir la clientèle servie en français. Encore une fois, il faut préciser que la question n'est pas le nombre de personnes desservies, mais le fait que le Canada est officiellement bilingue sur tout son territoire. Nous, les francophones hors Québec, qui demeurons dans des communautés minoritaires ici et là, voulons être servis dans notre langue quand nous prenons l'avion. Il y a deux langues officielles, et le français en est une.

Quand, à un aéroport, 5 ou 8 p. 100 des clients ne parlent pas l'anglais, Air Canada s'en fiche carrément, si vous me permettez l'expression. Mais on n'a pas le choix, on ne peut pas faire le trajet Vancouver-Ottawa en canot. Il faut qu'on prenne l'avion, alors on se ferme la gueule et on embarque.

Air Canada a acheté Jazz. Dans des régions comme celles de l'Atlantique, on ne voit plus Air Canada. À Moncton, c'est la compagnie Jazz qui a pris sa place. On ne l'a pas appelée Air Canada, et comme partout au pays, cela a permis à ces gens de réduire leurs responsabilités en matière de langues officielles. Dans votre mémoire, je lis ceci :

« Selon la même logique, le gouvernement n'était pas disposé à appuyer pleinement la recommandation n° 4, qui réclamait que le nouveau projet de loi précise que Jazz, Vacances et Aéroplan sont assujetties à la partie IV, langue de service, de la Loi sur les langues officielles. »

La commissaire aux langues officielles a fait des recommandations en ce sens. Air Canada, en passant par la porte d'en arrière, a acheté Jazz et conserve l'identité de Jazz.

Votre avocat, M. Pigeon, dit qu'on ne peut pas forcer ces gens, comme dans le cas de Petro-Canada. Je ne suis pas d'accord. Oui, on le peut. On est ici pour faire des lois et on peut ajouter des dispositions. Ce n'est pas la Cour suprême qui va dire au Parlement du Canada qu'il n'a pas le droit de soumettre Air Canada et Jazz à la loi du gouvernement.

Le président: Avez-vous une question, monsieur Godin?

M. Yvon Godin: Oui, monsieur le président.

Je veux savoir pourquoi votre gouvernement, qui dit respecter les langues officielles, n'est pas prêt à assujettir Jazz à la partie IV de la loi.

Le président: Il va falloir répondre très brièvement, monsieur le ministre.

L'hon. Lawrence Cannon: Je connais mon collègue et je sais qu'il s'emballe quand il est question de défendre la langue française. Il a raison de le faire. Nous sommes tous d'accord.

Par contre, mon cher collègue, je dois vous dire qu'Air Canada Jazz est déjà assujettie à la partie IV. Ce qui est en cause ici...

M. Yvon Godin: Dans ce cas, monsieur le président, ma question va être très claire.

Dans votre mémoire, vous dites: « Selon la même logique, le gouvernement n'était pas disposé à appuyer pleinement la recommandation n° 4 [...] »

Que recommandez-vous d'exclure?

L'hon. Lawrence Cannon: La compagnie Jazz est déjà assujettie. On parle en fait de la partie qui touche Vacances Air Canada et Aéroplan.

M. Yvon Godin: Ils sont totalement assujettis à la loi?

L'hon. Lawrence Cannon: Non. Comme M. Pigeon vient de l'expliquer, cette partie n'est pas couverte par la disposition législative qui est à l'étude, et ce, pour des raisons de nature constitutionnelle. Je peux lui céder à nouveau la parole pour qu'il vous explique la chose de nouveau.

Allez-y, monsieur Pigeon.

• (1005)

M. Yvon Godin: On est ici pour s'expliquer, je ne demande pas mieux.

L'hon. Lawrence Cannon: C'est comme ça qu'on se comprend.

M. Yvon Godin: Merci bien. Même si l'article de la revue enRoute était uniquement en anglais, moi, je veux aller...

L'hon. Lawrence Cannon: Non, ce n'était pas cela. J'ai hâte de le voir, l'article.

M. Jacques Pigeon: Monsieur le président, le paragraphe 10.2(1) assujettit toutes les entités au sein du groupe de la société Air Canada qui exploitent ou sont propriétaires d'entreprises relevant de la compétence du Parlement du Canada en matière d'aéronautique; elles y sont assujetties complètement. J'ajouterais peut-être aussi, pour clarifier un aspect de la question posée tout à l'heure par le député Carrier, que peu importe qu'un décret soit pris ou pas, la loi va assujettir ces entités-là d'emblée, automatiquement. Le décret vient simplement préciser, pour le public, quelles sont les entités qui sont sujettes à la disposition. Mais la disposition tente de couvrir tout le champ législatif. Toute la compétence du Parlement du Canada est incluse, en autant qu'elle soit liée au domaine de l'aéronautique.

L'hon. Lawrence Cannon: Il faut que mon collègue comprenne que c'est nettement une amélioration par rapport à qu'il y avait auparavant. Il y avait un vide auparavant, c'était pire.

M. Robert Carrier: Oui, la situation était pire avant.

L'hon. Lawrence Cannon: Le député du Bloc a raison de dire que c'était pire. Aujourd'hui, on est en train de corriger cela. J'espère que je vais pouvoir compter sur votre soutien et votre appui.

M. Yvon Godin: On va l'étudier, mon cher ministre.

Le président: Monsieur le ministre, je pense que la secrétaire parlementaire aurait une petite question à vous poser, si vous avez quelques minutes.

Mme Sylvie Boucher (Beauport—Limoilou, PCC): Merci, monsieur le ministre, d'être venu nous faire part de ce projet de loi. Nous en sommes très fiers, en ce qui nous concerne. J'espère également qu'on aura l'appui de nos collègues.

Monsieur le ministre, en vertu de la Loi sur les langues officielles, Air Canada a des obligations envers les clients, mais également envers ses employés. Pourriez-vous expliquer au comité l'impact du projet de loi quant aux obligations d'Air Canada et de ses sociétés affiliées envers leurs employés?

L'hon. Lawrence Cannon: Nous proposons, dans ce projet de loi, qu'Air Canada accorde à ses employés, dans les champs qui relèvent de la compétence du Parlement fédéral et que nous voulons rétablir, par exemple en matière linguistique, une opportunité et une chance égales de travailler dans ces entreprises. Me Pigeon peut peut-être vous informer davantage des dispositions de toutes les autres lois du Parlement fédéral qui sont aussi tout à fait applicables dans les circonstances. Alors, quand on parle d'équité en matière d'emploi ou d'autres dispositions de ce genre, — notre collègue M. Blackburn est responsable, comme vous le savez, du ministère du Travail — les lois qui sont de sa responsabilité doivent également s'appliquer aux personnes qui travaillent au sein de ces entreprises.

Mme Sylvie Boucher: Merci beaucoup.

Le président: Merci beaucoup, madame Boucher et monsieur le ministre. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre visite et j'espère que votre journée se passera bien.

On va prendre 30 secondes pour permettre au ministre de partir. Je pense que Mme Gravitis-Beck et M. Pigeon vont demeurer ici au cours de la prochaine heure.

L'hon. Lawrence Cannon: Oui. Monsieur le président, chers collègues, merci infiniment.

Le président: M. Murphy va poser les prochaines questions. Il dispose de cinq minutes.

• (1010)

M. Brian Murphy (Moncton—Riverview—Dieppe, Lib.): Merci, monsieur le président.

Monsieur Pigeon et madame Gravitis-Beck, je vais vous poser deux petites questions. D'abord, je vais commencer par l'essence de la Loi sur les langues officielles en ce qui a trait aux niveaux de service au Nouveau-Brunswick.

Au Nouveau-Brunswick, pendant toute mon enfance et quand j'étais jeune, nous avons eu des services d'Air Canada. Maintenant, dans la province du Nouveau-Brunswick, Air Canada est absente; il y a seulement des services offerts par Air Canada Jazz.

Je comprends bien que la ministre nous a dit que la partie IV de la loi s'applique aux services d'Air Canada Jazz. Cela veut dire que les communications et les services au public seront bilingues. Je comprends bien.

Toutefois, à Moncton, au Nouveau-Brunswick, beaucoup de personnes travaillant pour Air Canada Jazz demeurent à Moncton, une ville bilingue dans une province bilingue. Or, elles ne bénéficient pas des droits en matière de langues officielles en vertu des autres parties de la Loi sur les langues officielles. Cela veut dire la langue de travail, le droit le plus important. Autrement dit, à Moncton, j'imagine que presque tous les employés d'Air Canada Jazz sont bilingues et qu'ils viennent du Nouveau-Brunswick. Peut-être que la plupart sont des Acadiens et des Acadiennes. Or, ils n'ont pas le droit de travailler dans leur langue, droit qui est pourtant protégé par la Loi sur les langues officielles. Je trouve cela épouvantable et, dans un sens politique, je pense que le nouveau gouvernement conservateur va étudier cet aspect. Clairement, ce n'est pas juste.

La deuxième question, un peu plus d'ordre juridique, a trait à la définition des services connexes. Vous avez conclu qu'Aéroplan n'est pas soumis à cette loi, parce qu'Aéroplan n'offrent pas de services aériens; il s'agit d'un service connexe. Je m'interroge. Je voudrais connaître la raison de cet état de choses.

À l'article 10.2 proposé, dans les définitions des services connexes, il y a les services de billetterie et de réservation. Les points d'Aéroplan sont accumulés par tout le monde. Pour obtenir le service de billetterie ou des réservations d'Aéroplan, il faut contacter le centre d'Aéroplan.

Quelle est la différence entre la billetterie d'Air Canada et celle d'Aéroplan pour une personne qui demeure à Moncton, qui a des points et qui veut un billet pour un vol sur un appareil d'Air Canada Jazz. Quelle est la différence?

Je pense que la billetterie est un service central. Je demande vos avis.

M. Jacques Pigeon: Monsieur le président, en ce qui concerne la première question, j'aimerais dire, en ce qui a trait au projet de loi, que le député qui pose la question a absolument raison quand il dit qu'Air Canada Jazz n'est pas soumis à toutes les dispositions de la loi. C'est le paragraphe 4 qui précise qu'Air Canada Jazz sera assujéti seulement à la partie IV, liée aux services au public, comme toute entreprise future qui pourrait fournir des services aériens. Cela ne comprend pas la langue de travail, qui est couverte à la partie V.

En ce qui concerne la question des services connexes, la définition de services connexes est dans le projet de loi aux fins de la notion de service aérien, qui correspond à une autre définition, qui dit ce qui suit :

« service aérien » S'entend au sens du paragraphe 55(1) de la Loi sur les transports au Canada. Sont assimilés à des services aériens les services connexes.

Ce qui détermine si une entité sera couverte ou non par la loi est la question à savoir si elle exploite une entreprise qui est réglementée par le gouvernement fédéral. En d'autres mots, il faut déterminer si c'est une entreprise réglementée par le Parlement du Canada? Si la réponse...

• (1015)

Le président: Monsieur Pigeon, je dois vous interrompre.

Madame Barbot, c'est à vous de poser la prochaine question.

Mme Vivian Barbot: Je vais vous inviter à continuer, parce que cela va tout à fait dans le sens de la question que je voulais vous poser.

M. Jacques Pigeon: Alors, monsieur le président, je pense qu'il est important de savoir que si une entité exploite une entreprise qui relève de la compétence du Parlement du Canada en matière de services aériens, automatiquement, cette entreprise sera soumise à la loi.

Ce que j'ai dit, dans mon témoignage antérieur, c'est que la question de savoir si une entreprise relève ou non de la compétence du Parlement du Canada est autant une question de fait qu'une question de droit. Je vous ai donné ma perception basée sur les faits dont nous disposons actuellement.

Dans le cas d'Aéroplan, si je comprends bien, c'est une société en commandite, un *limited partnership*, en anglais, qui appartient en partie à Air Canada mais aussi à d'autres intérêts. L'entreprise exploite un programme fidélité en vertu duquel les usagers accumulent des points qui se rapportent non seulement à l'entreprise aérienne, mais également à d'autres genres de commerces ou d'entreprises.

Mme Vivian Barbot: Il faut comprendre ici que le problème est qu'il y a une question, comme vous le dites, relative à la compétence du gouvernement. Cependant, le gouvernement n'est pas seulement le ministère des Transports. Donc, c'est une entité. Je regrette que le ministre ne soit pas là, car c'est une question politique. Si on se rend compte que tous ne peuvent pas faire affaire avec Air Canada, ne peuvent pas avoir le service d'Aéroplan... En effet, si je ne parle pas l'anglais, je ne peux pas profiter des services d'Aéroplan, donc, je suis privée de services offerts par Air Canada.

Il me semble que ce même gouvernement devrait avoir l'assurance que, comme citoyenne, je vais être capable d'avoir accès à ces services. Qu'on ne me dise pas que ce n'est pas connexe, puisque si je ne l'ai pas, je suis privée de l'exercice de mon droit. Donc, on ne peut pas me dire qu'on enlève telle chose parce que cela relève d'une autre compétence. Si la compétence n'est pas là, établissez-la. C'est le devoir du gouvernement de s'assurer, que je sois à Moncton, à Montréal ou n'importe où, que j'aie accès, comme francophone, à ces

services. Et c'est là où le bât blesse. On va me dire que selon les petites cases, cela appartient, cela n'appartient pas. Mais moi, comme citoyenne, ce n'est pas cela que je veux: je veux avoir pleinement accès à mes droits.

Comment le gouvernement peut-il me garantir cet accès?

M. Jacques Pigeon: Sur un plan purement technique et juridique, je pense que le projet de loi qui est devant vous pour étude tente de couvrir tout ce qui relève de la compétence du Parlement du Canada. C'est la réponse technique que je peux vous donner.

Les limites sont des limites constitutionnelles. Alors, ce n'est pas quelque chose qu'on peut changer ou que le gouvernement pourrait changer. Lorsqu'on parle d'une limite constitutionnelle, on parle de la division des pouvoirs entre le Parlement du Canada et les législatures provinciales. Certaines compétences reviennent au Parlement du Canada, alors que d'autres reviennent aux provinces. C'est là ce dont on parle.

Je pense que si vous examinez le paragraphe 10.2(1) du projet de loi devant vous, vous constaterez qu'on tente de couvrir tout ce qu'il est possible pour le Parlement du Canada de couvrir en vertu de sa compétence constitutionnelle en matière d'aéronautique.

• (1020)

Mme Vivian Barbot: Oui, et c'est là où c'est décevant. Vous me dites que selon la loi, c'est couvert, mais l'insatisfaction du citoyen est encore très présente.

L'autre élément, c'est quand on dit qu'on ne nommera pas les entités, mais qu'il va y avoir un décret. Je voudrais savoir ce qui empêcherait le gouvernement de nommer celles qui existent déjà et de se réserver une porte de sortie pour les autres entités qui vont être créées par la suite. On peut faire l'un et l'autre, il me semble.

Le président: Veuillez être très bref, monsieur Pigeon.

M. Jacques Pigeon: Monsieur le président, le principe du projet de loi est que pour qu'une entreprise reste couverte, il faut, à un certain moment donné, qu'elle réponde à deux critères: il faut qu'elle appartienne au groupe de la société Air Canada, qui est défini, et il faut aussi qu'elle soit contrôlée par Gestion ACE Aviation Inc., qui est la compagnie mère d'Air Canada et qui maintenant est cotée à la Bourse.

Alors, en vertu du projet de loi, si une entité était vendue ou que Gestion ACE Aviation Inc. perdait son contrôle sur cette entité, à l'avenir, cette entité ne serait plus assujéti au paragraphe 10.2(1). Inversement, si une nouvelle entité était créée qui n'existe pas aujourd'hui et qu'elle soit assujéti au paragraphe 10.2(1), elle serait couverte par la loi, même si au premier jour de l'entrée en vigueur de la loi, elle n'existait pas.

Alors, ça va des deux côtés.

Le président: Monsieur Petit.

M. Daniel Petit: Merci, monsieur le président.

Ma question s'adresse probablement à M. Pigeon. On a bien parlé de la présence d'Air Canada et de ce que le projet de loi C-29 veut lui imposer en matière de langues officielles. Vous savez qu'Air Canada vient au Québec, j'espère, et que, naturellement, il y a toute une série de règles touchant Air Canada. Or, quand on est assujéti à la Loi sur les langues officielles, cela inclut à la fois le français et l'anglais. Vous savez qu'il y a des controverses linguistiques au Québec; je pense que les médias en parlent avec assez de clarté.

Avez-vous la compétence requise, en vertu du projet de loi C-29, pour imposer l'anglais à Air Canada au Québec? Il y a des employés d'Air Canada qui travaillent au Québec, entre autres à la billetterie, etc. Avez-vous la possibilité d'imposer à ces employés de connaître l'anglais au Québec, puisque nous sommes dans une communauté de langue officielle?

M. Jacques Pigeon: Voulez-vous dire dans le contexte de la langue de travail?

M. Daniel Petit: Vous avez mentionné un paragraphe tout à l'heure en réponse à une question sur l'application du projet de loi C-29. Vous avez parlé de plusieurs entités, entre autres. Il y a les employés, la billetterie. Je ne parle pas d'Aéroplan; on l'oublie, pour l'instant. Je parle de tout ce qui est présentement régi par la Loi sur les langues officielles. Les langues officielles sont le français et l'anglais. Je veux donc savoir si le principe qu'on réclame pour les francophones des autres provinces vaut aussi pour les anglophones vivant au Québec.

Pourrait-on demandé à un employé anglophone du Québec d'être bilingue pour travailler chez Air Canada à Montréal ou à Québec?

M. Jacques Pigeon: Je ne voudrais pas m'aventurer sur le sujet de la langue de travail, mais je pourrais m'engager à répondre à votre question. Je ne suis pas certain de connaître la réponse et je ne veux pas vous induire en erreur.

Par contre, comme le ministre l'a dit, le projet de loi vise à maintenir le niveau de bilinguisme qui existait immédiatement avant la restructuration d'Air Canada, même si diverses entités ont été divisées pendant la restructuration corporative qui a duré 18 mois.

Alors, la conséquence, qu'on retrouve dans ce projet de loi, est qu'Air Canada n'est pas affectée parce qu'elle est déjà assujettie à la Loi sur les langues officielles dans son entièreté. Le projet de loi couvrirait les entités comme Services au sol, Services techniques, Cargo. Et cela ne s'appliquerait pas qu'à la langue de travail; tous ces services seraient assujettis à toutes les parties de la Loi sur les langues officielles, comme c'était le cas lorsqu'ils faisaient partie d'Air Canada. Les lignes aériennes qui sont des filiales, autres qu'Air Canada elle-même, seraient assujetties à la partie IV de la loi, qui porte sur les services au public.

Je vous ferai remarquer que le projet de loi va un peu plus loin que la loi antérieure, en ce sens que jusqu'à aujourd'hui, les filiales n'ont jamais été directement assujetties aux dispositions de la loi. Air Canada avait l'obligation de s'assurer que ses filiales offrent des services dans les deux langues officielles chaque fois qu'Air Canada était tenue de le faire elle-même.

Le projet de loi propose que les filiales aient une certaine responsabilité juridique directe. Alors, en ce sens, le projet de loi va un peu plus loin. Si le Parlement jugeait à propos d'adopter ce projet de loi afin de maintenir le niveau de bilinguisme qui existait par le passé, on imposerait directement aux filiales d'Air Canada, qui jusqu'à maintenant n'avaient jamais été assujetties à la Loi sur les langues officielles, l'obligation d'offrir des services au public en vertu de la partie IV de la Loi sur les langues officielles.

• (1025)

Le président: Merci, monsieur Pigeon.

La prochaine question sera posée par M. Godin.

M. Yvon Godin: Monsieur le président, prenons par exemple Services en ligne ou Aéroplan. Les points accumulés en vertu d'Aéroplan ne peuvent pas servir à l'achat d'un billet de WestJet ou de CanJet ou d'une autre société. Au bout du compte, on ne peut

qu'acheter notre billet d'Air Canada; c'est un système propre à Air Canada. Il l'a mis un peu de côté.

Lorsque je fais mes emplettes chez Sears et que j'achète un produit, on me donne un crédit en milles aériens. Je n'ai pas à les demander : ils apparaissent directement sur mon relevé de compte.

Lorsque je parle d'Aéroplan, je parle du service à la clientèle. Un Canadien peut téléphoner à Aéroplan, parce qu'Air Canada offre ce service. C'est Air Canada qui en bénéficie après coup. En effet, on peut appeler Aéroplan pour acheter un billet de d'avion en provenance de Bathurst et à destination de Vancouver et se faire répondre : « *I am sorry, I don't speak French* ». On n'est pas tenu de me parler en français. Pourtant, c'est un service d'Air Canada.

En ce qui concerne Services en ligne, si j'utilise le guichet de l'aéroport pour acheter un billet d'avion, d'après ce que je comprends, le service doit m'être offert dans les deux langues officielles.

Grâce à la nouvelle technologie, si j'appuie sur le bouton « 1 » du téléphone, je serai servi en anglais en moins de dix minutes; si j'appuie sur le « 2 », je serai servi en français. Nous sommes en deuxième place, évidemment; c'est difficile à accepter, mais c'est ainsi. Il ne peut pas y avoir deux numéros « 1 » : il faut qu'il y ait un numéro « 1 » et un numéro « 2 ». Nous devons accepter cela. Si j'appuie sur le « 2 », j'obtiens donc le service en français, selon cette nouvelle technologie. Le ministre a été clair à ce sujet: il n'ira pas de l'avant avec la nouvelle technologie; ce sera comme auparavant.

En ce qui concerne Services en ligne, le mémoire du ministre soutient que le gouvernement n'est pas prêt à appuyer la partie IV. Du moins, c'est ce que je comprends. « À l'heure actuelle, nous ne croyons pas que Services en ligne d'Air Canada relève de la compétence du gouvernement fédéral... ». Voilà ce qui est écrit. Je suis d'accord avec vous, parce n'est pas écrit dans la loi fédérale.

Y a-t-il un empêchement sur le plan constitutionnel? Services en ligne d'Air Canada ne sont pas de compétence provinciale. Peut-on ajouter à la loi que Services en ligne d'Air Canada se doivent d'être bilingues? Oui ou non?

M. Jacques Pigeon: Monsieur le président, j'aimerais vous communiquer une information. La loi impose à Air Canada l'obligation de respecter la partie IV. Si ce projet de loi allait de l'avant, il imposerait à Jazz l'obligation de respecter la partie IV.

Il faut être conscient du fait que dans ladite partie, on retrouve l'article 25 de la loi, qui dit que chaque fois qu'une institution fédérale — Air Canada ou les entités couvertes — retient les services d'un entrepreneur ou d'un tiers qui rend des services pour elle, elle a l'obligation, que ce tiers soit assujetti à la loi ou non, de s'assurer que le service rendu en son nom et pour son compte soit rendu dans les deux langues officielles. Chaque fois, Air Canada ou l'institution fédérale, selon la Loi sur les langues officielles, aurait donc l'obligation de s'assurer que le service est rendu dans les deux langues officielles.

Je veux simplement souligner, à l'intention du comité, que l'article 25 peut indirectement faire des liens qu'il n'est pas possible de faire à cause des limites constitutionnelles que j'ai expliquées...

• (1030)

M. Yvon Godin: Pourquoi?

M. Jacques Pigeon: Parce que...

M. Yvon Godin: Pourquoi des limites constitutionnelles?

M. Jacques Pigeon: Parce que la question de savoir si une entité est couverte par la compétence du Parlement du Canada ou pas...

M. Yvon Godin: Excusez-moi. La compétence du Parlement du Canada est de savoir s'il y a une loi ou non. Est-ce que...

Le président: Je dois vous interrompre, puisque les cinq minutes qui vous étaient imparties sont terminées.

Je suggère un quatrième et un cinquième tours de trois minutes chacun. Après cela, nous prendrons cinq minutes pour discuter à huis clos de notre voyage.

Si tout le monde est d'accord, nous commencerons. MM. D'Amours et Simard se partageront ces trois minutes.

M. Jean-Claude D'Amours: Merci, monsieur le président. Je serai le seul, en fin de compte, à poser une question.

Monsieur Pigeon, pour faire suite à ce qui précède, je vais vous donner un exemple. Vous tenterez d'en dégager la logique.

Je demeure à Edmundston, au Nouveau-Brunswick. Il n'y a pas de transporteur aérien chez nous. J'ai besoin d'aller chez mon ami à Moncton pour me procurer un billet d'avion. Je me rends donc à l'aéroport de Moncton, au comptoir d'Air Canada, et je demande un billet pour me rendre à Ottawa. J'aurai alors droit à des services en français pour acheter mon billet.

Services en ligne sont un système pour faire l'acquisition, entre autres, de billets d'avion. Si je ne suis pas en mesure de faire l'acquisition de mon billet d'avion parce que je ne comprends pas l'anglais, que dans cinq ans — la technologie avance assez vite — Air Canada décide que les citoyens n'auront plus le droit d'acheter de billets d'avion chez un grossiste, dans une agence de voyages ou dans un aéroport, et que le seul moyen de s'en procurer un soit de passer par Services en ligne, comment voulez-vous que moi, citoyen canadien, je puisse utiliser Air Canada? C'est mon droit de me faire servir dans ma langue, et je ne pourrai même pas faire l'acquisition de mon billet pour utiliser le service aérien.

Le ministre nous parlait plus tôt de l'avenir. Justement, les technologies évoluent si rapidement que si Air Canada prend cette décision, cela voudra dire qu'aucun francophone hors Québec, aucun francophone unilingue de ce pays, ne sera en mesure d'utiliser le service, parce qu'il sera incapable de comprendre les services de Services en ligne d'Air Canada. Quelle logique peut-on dégager de cela?

M. Jacques Pigeon: Il me semble que l'article 25, dont j'ai parlé en réponse à une question de M. Godin, va devoir être considéré dans chaque cause, dans les faits que vous soumettez. En outre, il me semble que si c'est le seul moyen d'acquiescer un billet, ce n'est pas une question... Je ne veux pas parler d'hypothèses, mais...

M. Jean-Claude D'Amours: Monsieur Pigeon, si vous me le permettez, je vais aller un peu plus loin à cet égard.

Je demeure à Edmundston et je dois parcourir 450 kilomètres pour me procurer un billet. S'il n'y a pas d'agence de voyages chez nous, j'ai deux solutions de rechange: Services en ligne et l'aéroport. Je ne ferai pas 450 kilomètres de route, espérant acheter un billet pour pouvoir me déplacer, alors que l'autre solution à ma portée, ce sont les services de Services en ligne.

Comment voulez-vous qu'on puisse utiliser le service aérien, si on est incapable d'acheter un billet dans sa langue? Pourquoi cela n'est-il pas inclus directement, car cela va à l'encontre des capacités des citoyens francophones d'acheter un billet.

•(1035)

Le président: Excusez, monsieur D'Amours, vos trois minutes sont écoulées. Il faudra que vous attendiez pour obtenir votre réponse.

Je demande à M. Lemieux de poser la prochaine question.

M. Pierre Lemieux: Merci beaucoup.

J'aime votre approche. Il y avait une restructuration d'Air Canada. Vous avez identifié les entités spécifiques sous la responsabilité fédérale, et il faut que ces entités respectent la Loi sur les langues officielles.

De plus, s'il y a une autre restructuration, vous allez mettre en place un mécanisme pour réviser les nouvelles structures, les nouvelles entités et pour mettre en place les obligations, si c'est nécessaire.

Aussi, on a parlé des obligations. Chacun a des histoires, et c'est difficile d'inclure dans la législation un *remedy* pour chaque histoire.

Il y a aussi les plaintes. Elles sont importantes parce que quelqu'un a pris le temps et a fait l'effort de porter plainte. Le ministre a parlé des plaintes. J'aimerais savoir ce que les représentants du ministère pensent des plaintes et ce qu'il en est par rapport au projet de loi C-29.

Mme Brigita Gravitis-Beck (directrice générale, Politique aérienne, ministère des Transports): Comme le ministre l'a dit, le taux de plaintes relatives aux passagers qui utilisent les services d'Air Canada est très bas. Je comprends qu'il est difficile de dire si cela englobe toutes les plaintes qui existent ou qui peuvent exister.

Cependant, le mécanisme existe maintenant dans la politique, la législation et les règlements, de sorte que le commissaire puisse s'en servir comme d'un paratonnerre pour prendre en considération les plaintes. Aussi, nous ne proposons qu'un changement au processus actuel.

Le président: Merci, monsieur Lemieux.

Monsieur Carrier, vous avez la parole.

M. Robert Carrier: Bonjour, monsieur Pigeon.

Je voudrais revenir à la question que je posais plus tôt au ministre sur l'extension des services en français à toutes les compagnies aériennes. Ce serait plus juste pour toute la population. En effet, nous ne parlons actuellement que d'une seule compagnie.

La réponse que j'ai obtenue plus tôt était politique et un peu molle. Techniquement, ou légalement, le gouvernement du Canada pourrait-il étendre à toutes les compagnies aériennes de charte fédérale l'obligation d'offrir les services dans les deux langues officielles du pays?

M. Jacques Pigeon: Il m'est impossible d'exprimer une opinion juridique au comité. Mon rôle est de donner des opinions au gouvernement du Canada. Cela dit, vous soulevez une question de limites constitutionnelles. Du point de vue constitutionnel, les entreprises aériennes, de façon générale, relèvent de la compétence du gouvernement du Canada. Dans le cadre de cette compétence, il peut imposer des obligations à des entités de façon plus générale, s'il le juge à propos. C'est une question d'orientation et de politique.

M. Robert Carrier: Ce serait donc possible, s'il y avait une volonté politique de le faire.

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

M. Robert Carrier: Vous avez fait référence, plus tôt, à certaines entités de Gestion ACE Aviation Inc. qui ne relèvent pas de la compétence fédérale, que vous laissez de côté.

M. Jacques Pigeon: Même si le gouvernement le voulait, il ne pourrait pas le faire légalement, une fois à l'extérieur des limites constitutionnelles de la compétence du gouvernement du Canada.

Vous voulez savoir si ce serait possible à l'intérieur de ces limites. La réponse est oui.

M. Robert Carrier: Le projet de loi oblige Gestion ACE Aviation Inc. à avoir son siège social dans la région métropolitaine de Montréal. Selon la définition d'un siège social que l'on trouve dans le projet de loi, ce siège social pourrait-il être une coquille vide? Y a-t-il une définition juridique d'un siège social?

• (1040)

Le président: Monsieur Pigeon, soyez bref, je vous prie.

M. Jacques Pigeon: Le siège social est la personne morale, le bureau principal de l'entité qu'est Gestion ACE Aviation Inc. Cette compagnie, comme vous le savez monsieur Carrier, n'exploite pas une entreprise aérienne comme telle. C'est une compagnie de portefeuille qui détient les actions et les autres intérêts qu'elle a dans toutes les entités dont on discute ce matin. Je ne connais pas les dimensions exactes de cette compagnie, mais son bureau principal, en vertu des dispositions de ce projet de loi, devrait être établi dans la grande région de Montréal.

Le président: Merci, monsieur Pigeon.

Monsieur Godin, vous avez droit à la dernière question.

M. Yvon Godin: Merci, monsieur le président.

Monsieur Pigeon, je ne veux pas exagérer, mais cela signifie que l'immeuble pourrait être à Montréal et qu'un service en ligne pourrait venir de Toronto.

M. Jacques Pigeon: L'exigence juridique est que le siège social de la personne morale, de la corporation, de la société qui s'appelle Gestion ACE Aviation Inc., soit à Montréal. Il y a déjà une exigence juridique pour Air Canada elle-même. Le projet de loi ne l'enlève pas. Air Canada, en tant que filiale, doit avoir son siège social à Montréal.

M. Yvon Godin: Pourriez-vous me dire quel est le rapport entre les plaintes qui ont été faites et la loi? Va-t-on se baser sur les plaintes pour faire respecter la loi, sans tenir compte du nombre de personnes?

Pourquoi le ministère des Transports nous a-t-il annoncé...

Vous avez fait exactement ce qu'Air Canada avait fait. Je me rappelle que lorsque M. Milton est venu témoigner devant le comité, il avait des statistiques sur les plaintes. Ce n'est pas ce dont il est question dans le projet de loi. Le projet de loi dit qu'il y a deux langues officielles au Canada et veut que la Loi sur Air Canada reflète ce fait. Cela n'a rien à voir avec les plaintes.

Pourquoi votre ministère nous parle-t-il toujours de plaintes? Cela veut-il dire que s'il n'y a pas de plaintes, il n'est pas nécessaire de respecter la loi?

Mme Brigita Gravitis-Beck: Je crois que le ministre a essayé de répondre à cela. Dans le projet de loi proposé, nous essayons de faire tout ce qu'il est possible de faire en vertu du champ de compétence fédéral pour assurer le maintien des obligations qui existaient avant la restructuration. C'est l'objectif que nous visons avec ce projet de loi.

M. Yvon Godin: Moi, je ne suis pas d'accord là-dessus.

Le président: Merci, monsieur Godin.

Je vous remercie, madame Gravitis-Beck et monsieur Pigeon, de votre visite et de votre patience envers tous les députés et le président.

Nous allons suspendre la séance pendant deux minutes, puis nous poursuivrons à huis clos pour discuter de notre voyage.

[La séance se poursuit à huis clos.]

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 site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site 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.