



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 044 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 14 décembre 2010

—
Président

M. Merv Tweed

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 14 décembre 2010

• (1105)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Merci, et bonjour à tous.

Je vous souhaite la bienvenue à la 44^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Aujourd'hui, conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous étudions les questions liées à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Nous avons avec nous aujourd'hui Michel Bissonnette, Joseph Galimberti, et Louise-Hélène Sénécal, d'Air Canada. Je vous souhaite la bienvenue.

Comme à l'habitude, nous laisserons nos invités nous présenter un bref exposé, puis nous passerons aux questions et réponses.

Allez-y.

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal (avocate générale adjointe, Affaires juridiques, Air Canada): Merci, monsieur le président.

Honorables députés, nous vous remercions de l'occasion qui nous est donnée de comparaître aujourd'hui devant ce comité afin de discuter des activités d'entretien des aéronefs d'Air Canada.

Je me nomme Louise-Hélène Sénécal. Je suis conseiller juridique général adjoint à Air Canada, qui est mon employeur depuis près de 22 années. Je suis accompagnée de mes collègues Michel Bissonnette, premier directeur, Entretien des moteurs et des cellules d'aéronefs, et Joseph Galimberti, directeur aux relations gouvernementales. Permettez-nous de vous fournir certains renseignements utiles.

Depuis octobre 2004, Air Canada n'exploite plus directement toutes les activités d'entretien d'aéronefs qu'elle exploitait auparavant. Le plan de transaction et d'arrangement d'Air Canada présenté sous la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies a fait en sorte d'attribuer à Air Canada le statut, à l'époque, de filiale à part entière de Gestion ACE Aviation Inc.

Au même moment, la division d'entretien technique d'Air Canada, aussi connue sous le nom de ACTS, fut scindée et est devenue une entité distincte, détenue et contrôlée par ACE. En fait, la division d'entretien d'Air Canada a été séparée en deux. D'une part, les activités d'entretien à long terme des aéronefs, moteurs et composantes ont été confiées à ACTS, alors que l'entretien en ligne est demeuré la responsabilité d'Air Canada.

Le plan de transaction de 2004, qui a permis à Air Canada de s'affranchir de la protection contre l'insolvabilité et ainsi poursuivre ses activités, a été mis en place à la suite d'un vote des créanciers, lequel fut sanctionné par la cour sous la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. La totalité des syndicats représentant les employés d'Air Canada, y compris l'Association

internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, ou l'AIMTA, a voté en faveur de ce plan, lequel comprenait la scission de ACTS.

Depuis ce temps, Air Canada s'est transformée en société ouverte et les intérêts de ACE dans Air Canada sont maintenant réduits à une participation minoritaire. De plus, en 2007, ACE a vendu ACTS à des intérêts privés. Aujourd'hui, ACE ne détient plus aucun intérêt dans cette société.

ACTS a changé son nom pour Aveos en 2008. Air Canada et Aveos sont parties à plusieurs ententes de service par lesquels Aveos est le fournisseur exclusif d'Air Canada en services d'entretien, autre que l'entretien en ligne, pour les aéronefs, les moteurs et les composantes. Aveos exploite ces activités à partir de diverses bases, y compris des bases d'entretien autrefois occupées par Air Canada, dont celles de Montréal, de Mississauga, ou Toronto, et de Winnipeg. Air Canada exploite également ses propres installations d'entretien afin d'effectuer l'entretien en ligne dans diverses escales, dont Winnipeg, Toronto et Montréal.

En 2009, Air Canada a dépensé un total de 944 millions de dollars en entretien d'aéronefs. De cette somme, 659 millions, ou 70 p. 100 des dépenses d'entretien d'Air Canada, ont été versés à Aveos pour des services d'entretien d'aéronefs, de moteurs et de composantes à Montréal, Mississauga et Winnipeg.

Durant les neuf premiers mois de 2010, Air Canada a dépensé un total de 648 millions de dollars en entretien d'aéronefs. De cette somme, 462 millions de dollars, ou 71 p. 100 des dépenses d'entretien d'Air Canada, ont été versés à Aveos pour des services d'entretien d'aéronefs, de moteurs et de composantes à Montréal, Mississauga et Winnipeg.

Je souhaite conclure ce mémoire en dissipant une rumeur que certains d'entre vous ont probablement entendue quant à l'entretien des appareils d'Air Canada qui pourrait être confié à Aeroman, une entreprise d'entretien d'aéronefs du Salvador, propriété de Aveos.

Premièrement, permettez-moi de vous dire qu'Aeroman ne possède pas les certifications pour le type d'entretien nécessaire pour les aéronefs d'Air Canada, ce que vos collègues de Transports Canada peuvent facilement corroborer. Mais plus important encore, Air Canada n'a aucunement l'intention de confier, aujourd'hui ou plus tard, du travail d'entretien d'aéronefs à Aeroman.

• (1110)

En terminant, je tiens à vous assurer qu'Air Canada se conforme et entend continuer à se conformer à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

[Traduction]

Mes collègues et moi sommes prêts à répondre à vos questions dans la langue officielle de votre choix.

[Français]

Je vous remercie de votre attention.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Passons à M. McCallum.

[Français]

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

[Traduction]

J'aimerais savoir ce qu'implique, à votre avis, l'obligation de maintenir les centres d'entretien et de révision. Puisqu'Air Canada n'est pas propriétaire majoritaire d'Aveos, cette exigence s'applique-t-elle également à cette dernière?

Me Louise-Hélène Sénécal: Tout d'abord, je vous inviterais à lire les dispositions pertinentes de la loi, qui précise que l'obligation n'est pas de maintenir, mais plutôt...

Permettez-moi de reformuler ma réponse en ce qui concerne nos obligations: nous sommes convaincus d'agir en conformité avec la loi. Nous venons de vous expliquer ce que nous faisons, et nous croyons que cela est conforme.

L'hon. John McCallum: Si Aveos se décidait de relocaliser ces opérations ailleurs que dans les trois grands centres d'entretien traditionnels, cela constituerait-il une violation?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je ne crois pas que nous soyons ici pour émettre un avis juridique.

Nous considérons que nos opérations actuelles, et nos centres d'entretien en ligne, respectent la loi.

L'hon. John McCallum: Mais je vous demande...

[Français]

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): J'invoque le Règlement.

Le président: Oui, monsieur Guimond?

M. Michel Guimond: Mme Sénécal dit qu'elle n'est pas venue ici pour nous donner un avis juridique. On ne veut pas entendre son avis d'avocate; on veut qu'elle réponde aux questions en se fondant sur sa propre opinion. Je l'avertis tout de suite, si elle me donne encore cette réponse, ça va aller mal à la *shop*.

M. McCallum a posé une question, et j'aimerais entendre ce que Mme Sénécal a à dire à ce sujet. Il faudrait qu'elle se contente de témoigner et de répondre aux questions.

• (1115)

[Traduction]

Le président: Il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement. En tant que président, je ne crois pas que l'avis d'un témoin soit pertinent. S'il s'agissait d'une déclaration basée sur des faits, alors je m'attendrais à ce que le témoin réponde.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Dans ce cas, permettez-moi de reformuler ma question.

Monsieur le président, j'espère que la traduction et ces interruptions pour des rappels au Règlement ne sont pas soustraites de mon temps.

Le président: Jamais je n'oserais.

L'hon. John McCallum: D'accord.

[Français]

M. Michel Guimond: Je vous donne mon temps.

L'hon. John McCallum: J'aimerais répéter mes questions.

J'aimerais savoir une chose. Je ne veux pas connaître votre avis, je veux savoir quels sont les faits. Si Aveos décidait de déménager ses opérations de ces trois endroits, cela constituerait-il une violation des dispositions de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada?

Me Louise-Hélène Sénécal: Aveos n'est pas assujettie à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Je répète que nos activités actuelles, nos activités directes, y compris les activités qu'Aveos fait pour nous, sont conformes aux dispositions de la loi.

On s'y conforme aujourd'hui et on va s'y conformer dans l'avenir.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Je ne comprends pas vraiment, parce qu'il me semble que vous donnez deux réponses différentes.

La question est de savoir si, advenant le cas où Aveos relocalisait ses opérations, cela constituerait une violation des dispositions s'appliquant à Air Canada.

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Je ne suis pas ici pour vous donner une opinion juridique, pour vous dire si, selon moi, il s'agirait d'une violation des obligations d'Air Canada. Aveos n'est pas Air Canada. Par conséquent, les activités d'Aveos ne peuvent pas constituer une violation des obligations d'Air Canada.

En fait, si Aveos prend cette décision, nous déciderons par la suite de ce qu'on veut faire. Cette question est hypothétique, à l'heure actuelle.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Je crois que vous êtes en train de scinder le syndicat responsable de l'entretien, de sorte que de nombreux employés passeront maintenant un contrat directement avec Aveos. Est-ce exact?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Cette question est présentement étudiée par le Conseil canadien des relations industrielles et on procède aux auditions pour le partage de la liste d'ancienneté et de la certification du syndicat.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Je crois vous avoir entendu dire qu'Aveos n'était pas assujettie à la loi; par conséquent, si cette entreprise décide de relocaliser ses opérations, cela ne relèverait pas d'Air Canada. Est-ce bien ce que vous avez dit?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: À ce moment-là, il faudrait voir de quelle façon ils font cela. À l'heure actuelle, la loi s'applique à Air Canada.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Puisqu'Aveos n'appartient pas à Air Canada, cela ne s'applique pas. N'est-ce pas?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Que la loi s'applique ou pas, c'est une question d'interprétation juridique. Je ne peux pas vous donner une opinion juridique, aujourd'hui, mais nous considérons que nos actions sont conformes à nos obligations. Nous avons l'intention de continuer à le faire dans l'avenir.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Au cours du processus d'évaluation de la restructuration des employeurs de ces travailleurs, avez-vous demandé à Aveos qu'elle garantisse le maintien de ses installations au Canada? En avez-vous discuté avec l'entreprise? Avez-vous demandé à ce qu'elle s'engage à maintenir ses opérations au Canada?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Les discussions commerciales entre nous et Aveos sont de nature confidentielle. Notre entreprise est un transporteur canadien. Il est donc dans notre intérêt que les services d'entretien ne soient pas éloignés.

L'hon. John McCallum: M. Guimond pourrait peut-être avoir plus de chance que moi avec les témoins.

[Traduction]

Je ne pense pas avoir pu en tirer grand-chose.

Allez-y, Gerry.

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Le contrat entre Air Canada et Aveos prévoit-il que des activités des installations doivent être maintenues dans les centres clés auxquels vous avez fait allusion?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Je ne connais pas les dispositions du contrat par coeur. Je ne pourrais donc pas répondre à cette question aujourd'hui.

[Traduction]

L'hon. Gerry Byrne: Pourriez-vous envoyer une réponse officielle au comité au nom d'Air Canada? C'est une question fondamentale.

Me Louise-Hélène Sénécal: Je comprends la question.

Un contrat commercial comprend des dispositions de confidentialité. Nous ne sommes pas seuls à devoir déterminer si je peux vous fournir ce genre de renseignements.

L'hon. Gerry Byrne: C'est bizarre, parce que nous étudions une loi qui stipule qu'Air Canada doit maintenir ses installations de maintenance des aéronefs dans trois centres clés. Ma question est toute simple. L'entreprise en question a confié en sous-traitance la prestation de ses services qui sont normalement assujettis à la loi.

Ne pouvez-vous donc pas dire aux comités si votre contrat avec le fournisseur de service d'entretien comprend des dispositions selon lesquelles ces services doivent être offerts dans les trois régions qui nous intéressent?

• (1120)

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Je n'ai pas les dispositions du contrat devant moi. Comme je vous le dis, une entente commerciale lie deux parties: Air Canada et Aveos. Je ne suis pas en mesure, aujourd'hui, de vous confirmer quoi que ce soit et de m'engager à vous fournir la disposition comme telle. Toutefois, on peut vérifier. Si cette clause n'est pas sujette à une entente de confidentialité, je peux vous la transmettre. Si elle l'est, on vous en avisera.

[Traduction]

L'hon. Gerry Byrne: Pourrais-je vous demander quand nous pourrions obtenir ces renseignements?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Je peux vous dire que si la compagnie Aveos veut engager des sous-traitants qui ne font pas partie de son entreprise, elle doit obtenir notre consentement.

[Traduction]

Le président: Si vous pouvez obtenir cette information, je vous prierais de bien vouloir me l'envoyer pour que je le distribue aux membres du comité.

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Merci.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président.

Ma première question s'adresse à vous, madame Sénécal. La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada est-elle encore en vigueur?

Me Louise-Hélène Sénécal: À ce que je sache, c'est le cas.

M. Michel Guimond: J'ai ici un exemplaire à jour de la loi. J'attire votre attention sur un article de la loi qui prévoit à quelles conditions la nouvelle compagnie Air Canada privatisée était soumise. L'alinéa 6(1)e) oblige Air Canada à maintenir son siège social dans la Communauté urbaine de Montréal.

Considérez-vous que vous êtes soumise à cette disposition?

Me Louise-Hélène Sénécal: L'article 6 porte sur les stipulations obligatoires des clauses de prorogation. Or les clauses de prorogation contiennent ces dispositions.

M. Michel Guimond: Je suis capable de lire. Le paragraphe 6(1) se lit comme suit: « Les clauses de prorogation de la Société comportent obligatoirement », et l'alinéa 6(1)e) parle du maintien du siège social.

Considérez-vous que vous êtes encore liée à cette disposition?

Me Louise-Hélène Sénécal: La Communauté urbaine de Montréal n'existe plus, en passant. Nous avons l'obligation d'avoir dans nos articles de continuation une disposition qui dit que le siège social...

M. Michel Guimond: Je vous lis l'alinéa 6(1)d):

d) des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;

Je me tourne vers M. Bissonnette, qui est directeur principal de l'entretien des moteurs et des cellules d'aéronefs. Soyez bref, car j'ai beaucoup d'autres questions. Pouvez-vous m'expliquer quelle est la différence entre un centre d'entretien et un centre de révision?

[Traduction]

M. Michel Bissonnette (directeur principal, Entretien des moteurs et des cellules d'aéronefs, Air Canada): Les centres de révision et de réparation effectuent ce que j'appellerais des travaux majeurs. Les centres d'entretien font de l'entretien en ligne, tandis que les centres de révision et de réparation effectuent la maintenance à long terme des moteurs, des cellules et des composants.

[Français]

M. Michel Guimond: Madame Sénécal, considérez-vous qu'Air Canada respecte la disposition de prorogation qui prévoit que vous devez maintenir des centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et de Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal?

Me Louise-Hélène Sénécal: Comme je l'ai dit dans ma présentation, oui.

M. Michel Guimond: Vous maintenez donc des centres d'entretien et de révision dans ces trois villes.

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Michel Guimond: Et Aveos...

Me Louise-Hélène Sénécal: ... se conforme à ces dispositions.

M. Michel Guimond: Et que fait Aveos? Qu'avez-vous vendu? S'agit-il des centres d'entretien? Que fait Aveos? Parle-t-on de centres d'entretien ou de centres de révision?

Me Louise-Hélène Sénécal: Ce sont des centres de révision.

M. Michel Guimond: Air Canada a encore des centres de révision.

Me Louise-Hélène Sénécal: À l'heure actuelle, Air Canada se conforme à la loi.

M. Michel Guimond: Répondez à ma question.

• (1125)

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Michel Guimond: Aveos a des centres de révision. Leur principal client est Air Canada.

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est exact.

M. Michel Guimond: Vous me dites qu'Air Canada respecte ses obligations. Par conséquent, Air Canada a dans ces trois villes des centres d'entretien et des centres de révision. Est-ce exact?

Me Louise-Hélène Sénécal: Air Canada a l'obligation d'avoir dans ses statuts des dispositions qui prévoient cela. Air Canada se conforme entièrement à ses obligations légales. J'attire votre attention sur le volume d'affaires que nous donnons à Aveos.

M. Michel Guimond: Monsieur Bissonnette, combien d'employés y a-t-il dans les centres de révision d'Air Canada?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je ne vous ai pas dit qu'Air Canada avait des centres de révision.

M. Michel Guimond: Oui, vous venez de me dire cela.

Me Louise-Hélène Sénécal: Non, je vous ai dit qu'on se conforme à la loi et qu'on fait appel à des sous-traitants pour un gros volume d'affaires.

M. Michel Guimond: On se conforme à la loi qui prévoit qu'Air Canada ait des centres d'entretien et de révision. Vous m'avez dit que vous vous conformiez à la loi, parfait.

Me Louise-Hélène Sénécal: Ce n'est pas ce que la loi prévoit.

M. Michel Guimond: Je suis trop jeune pour souffrir de la maladie d'Alzheimer. Je vous ai dit que la compagnie Aveos fait de

la révision, mais je vous pose une question. Le principal client d'Aveos est Air Canada. Je voudrais savoir combien d'employés font de la révision et sont payés par Air Canada. On va se comprendre.

Me Louise-Hélène Sénécal: Il y a 1 500 employés d'Air Canada dans les centres d'entretien d'Air Canada. Je ne vous parle pas de ceux d'Aveos.

M. Michel Guimond: Quand on parle d'entretien, on veut dire, par exemple, que l'avion rentre dans un hangar, y reste pendant une journée ou deux, on change les pneus et on change l'huile des moteurs. C'est du petit entretien comme il s'en fait au garage. Ce sont des centres d'entretien et il y a 1 500 employés.

La loi indique que vous devez avoir des centres de révision. Il y a 1 500 employés dans les centres d'entretien, ça va, mais combien y a-t-il d'employés d'Air Canada dans les centres de révision, que vous devez maintenir selon la loi?

Me Louise-Hélène Sénécal: Monsieur Guimond, je vous invite à lire les dispositions de la loi qui ne prévoient pas de minimum. Toutefois, il y a obligation de garder cela dans nos statuts. Or, nos statuts comportent ces dispositions. Il y a différentes manières de s'acquitter de nos obligations, et c'est écrit dans nos statuts.

M. Michel Guimond: La loi parle de dispositions obligeant à maintenir les centres d'entretien dans les villes de Winnipeg, Mississauga et Montréal, et des centres de révision dans les villes de Winnipeg, Mississauga et Montréal. Combien d'employés d'Air Canada y a-t-il dans les centres de révision dans ces trois villes? C'est une question claire. Vous avez mentionné le chiffre de 1 500, c'est vrai. Il y en a même 1 503, je peux vous donner toute la liste, si vous voulez que je les nomme.

Me Louise-Hélène Sénécal: Pour l'instant, il y a environ 3 000 employés d'Air Canada qui travaillent dans des centres de révision chez Aveos. Nous nous conformons à la loi telle qu'elle est écrite.

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Des représentants de Transports Canada ont témoigné à l'effet que selon leur interprétation de la loi, tant que vous respectez les clauses de prorogation, ils considèrent que vous assumez vos responsabilités en vertu de la loi. Au terme de l'alinéa 7b), vous ne pouvez absolument pas établir des statuts ou des règlements incompatibles avec toutes dispositions des clauses de prorogation.

Lorsque vous avez vendu vos centres Aveos, ou déléguez vos responsabilités directes en matière d'entretien et de révision, comment avez-vous pu le faire dans le respect de ces clauses?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Aujourd'hui, nos statuts comportent ces dispositions. En ce qui a trait à l'article 6, il y avait une obligation à l'époque, au moment de la privatisation et de l'adoption de cette loi en 1988, alors que le gouvernement du Canada détenait encore les actions d'Air Canada. Lorsque la compagnie Air Canada a été vendue publiquement, les articles de continuation devaient comporter ces dispositions. Selon l'article 7, on a l'obligation que nos articles subséquents les comprennent aussi. Ainsi, nous respectons toujours nos obligations. Nos statuts comportent toujours ces mentions.

• (1130)

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Si vous deviez maintenir des bases dans trois villes canadiennes en vertu des clauses de prorogation, comment avez-vous pu les vendre? Quels processus d'entreprise avez-vous suivis pour y arriver?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Comme nous l'avons indiqué dans notre présentation, lors de la restructuration d'Air Canada dans le cadre de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, le plan de redressement prévoyait une nouvelle structure pour Air Canada. Nous devons passer aux mains de Gestion ACE Aviation Inc., et la division d'entretien, sauf l'entretien en ligne, devait être séparée et possédée par Gestion ACE Aviation Inc.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Donc vous avez...

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Cela a été approuvé par tous les créanciers, y compris tous les syndicats, ainsi que par la Cour supérieure de justice de l'Ontario.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Cependant, en vertu de la loi, vous ne pouvez établir de statuts ou des règlements incompatibles avec toute disposition des clauses de prorogation.

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Il y a eu au moins quatre ou cinq articles de continuation subséquents à l'adoption de cette loi. Ils ont toujours comporté ces dispositions. Nous avons donc continué, en vertu de l'article 7, de respecter nos obligations.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Mais vous avez cédé vos intérêts dans les centres d'entretien. Est-ce exact?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Non, nous avons encore un service d'entretien en ligne, dans différentes escales ou bases. Compte tenu de l'argent qu'on dépense pour le travail fait par Aveos, je ne pense pas qu'on puisse dire qu'on a abandonné nos intérêts.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Mais on stipule que vous devez maintenir des centres d'entretien et de révision.

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Nos statuts doivent comporter une disposition prévoyant que nous allons maintenir cela.

Or, je ne suis pas ici pour vous donner une opinion juridique de ce que le mot « maintenir » veut dire.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: L'alinéa 7b) énonce clairement que vous ne pouvez « établir des statuts ou des règlements incompatibles avec toute disposition visée au paragraphe 6(1) », soit les clauses de prorogation.

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Et, comme tel...

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Je suis curieux de savoir comment vous avez appliqué la loi au moment de vendre ces centres de révision.

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Des activités commerciales ne sont pas des statuts ou des règlements d'une compagnie. Des statuts ou règlements d'une structure corporative ne sont pas des arrangements commerciaux d'une structure corporative.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Mais il s'agit d'une loi promulguée par le Parlement, n'est-ce pas?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Vous avez convenu de la respecter, du moins c'est ce qui était entendu.

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: Je réitère qu'on se conforme et qu'on entend continuer de se conformer à nos obligations, en vertu de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Vous avez licencié un certain nombre d'employés qui ont été détachés à Aveos, et je constate que le nombre de travailleurs que vous nous avez donné concernant la maintenance en ligne des moteurs et des composants a diminué au cours de la dernière année.

Me Louise-Hélène Sénécal: Pardon?

M. Dennis Bevington: Avez-vous relocalisé certaines opérations d'entretien ou avez-vous simplement moins investi dans l'entretien?

M. Michel Bissonnette: On a enregistré une réduction saisonnière du travail. Tous les aéronefs ont servi en vol au cours de la période estivale, permettant des rentrées d'argent pour Air Canada. La plupart des employés qui avaient été licenciés ont été rappelés au travail à Montréal et à Winnipeg.

M. Dennis Bevington: Avez-vous l'intention d'effectuer d'autres licenciements dans ces installations?

M. Michel Bissonnette: Je ne suis pas personnellement responsable de la réduction des effectifs. Aveos détermine le nombre d'employés nécessaires pour effectuer l'entretien et la révision des aéronefs que prévoit leur contrat.

M. Dennis Bevington: Des inspections sont-elles prévues pour s'assurer que ces installations demeurent au Canada?

Les normes d'inspection de Transports Canada, même si vous êtes assujetti aux SGS... Transports Canada serait-il tenu d'inspecter régulièrement vos installations d'entretien et de révision?

• (1135)

M. Michel Bissonnette: Des représentants de Transports Canada se trouvent sur place. En outre, nous procédons à une auto-vérification et rendons compte de nos conclusions à Transports Canada.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux témoins venus comparaître aujourd'hui.

J'ai plusieurs questions. Tout d'abord, la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été adoptée en 1985. Est-ce exact? Le paragraphe 2(1), définit la « Société » comme suit:

La personne morale dénommée « Air Canada » prorogée par la Loi sur Air Canada.

À votre connaissance, cette loi vise-t-elle Aveos, à quelque disposition que ce soit?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je suis désolée, mais il y a beaucoup de bruit à l'arrière.

M. Brian Jean: Monsieur le président?

Le président: J'aimerais rappeler à l'ordre les gens en arrière de la salle.

Me Louise-Hélène Sénécal: Merci.

La loi s'applique à Air Canada et l'indique clairement.

M. Brian Jean: D'accord. Avez-vous lu la loi? La connaissez-vous bien?

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: Y mentionne-t-on Aveos?

Me Louise-Hélène Sénécal: Non.

M. Brian Jean: D'accord.

J'ai devant moi les clauses de prorogation. On ne dit nulle part que vous ne vous départirez point d'une division.

Me Louise-Hélène Sénécal: Non, cela n'y figure pas.

M. Brian Jean: Alors, vous ne vous départirez point des installations d'entretien? Est-ce qu'on y dit...

Me Louise-Hélène Sénécal: Non plus.

M. Brian Jean: D'accord. Cela a été fait en 1985, n'est-ce pas?

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: C'est plutôt inquiétant.

L'hon. John McCallum: Et pourquoi cela?

M. Brian Jean: Puisque vous me le demandez, monsieur McCallum, sachez que, à mon avis, ce n'était pas du très bon travail.

Aveos est-elle également au service d'autres compagnies aériennes?

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: Vraiment?

M. Michel Bissonnette: Je ne travaille pas pour Aveos, mais je sais qu'elle a accordé des contrats à des tiers. Je ne sais toutefois pas de qui il s'agit.

M. Brian Jean: Au Canada, ou ailleurs dans le monde?

M. Michel Bissonnette: Je n'ai aucune idée de ce que l'entreprise fait ailleurs dans le monde. Je suis un employé de Montréal, donc je vois ce qui se passe dans le hangar là-bas. Je sais qu'on y trouve souvent à l'été des aéronefs de la Défense nationale.

M. Brian Jean: Donc d'autres utilisateurs ont recours à leurs services ici au Canada, n'est-ce pas?

M. Michel Bissonnette: Oui.

M. Brian Jean: Et n'est-il pas vrai que l'entreprise offre toute une gamme de services d'entretien de cellules et de composants de moteur pour divers appareils de types et de tailles variés?

M. Michel Bissonnette: Il s'agit d'une entreprise privée. Je ne sais pas exactement à qui d'autre elle offre ses services.

M. Brian Jean: Savez-vous s'il s'agit d'une société publique?

Me Louise-Hélène Sénécal: Pas à ma connaissance.

M. Brian Jean: Va-t-on perdre des emplois au profit des installations situées en El Salvador?

Me Louise-Hélène Sénécal: Comme nous l'avons dit, Air Canada n'a nullement l'intention de faire affaire avec ce centre.

M. Brian Jean: Là n'était pas ma question.

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: Je voulais savoir si les emplois canadiens allaient être perdus au profit des installations en El Salvador chez Air Canada?

Me Louise-Hélène Sénécal: Pas chez Air Canada, non.

M. Brian Jean: Bien. Je viens de Fort McMurray, où il y a quotidiennement de nombreux vols — 16, en fait — et nous produisons beaucoup de kérosène utilisé par Air Canada. Je me demandais s'il était possible d'y relocaliser l'une de vos installations d'entretien.

Pourquoi riez-vous? Pourquoi trouvez-vous cela drôle? J'y habite depuis 40 ans, les possibilités d'emplois y sont catastrophiques, alors, serait-ce possible?

M. Michel Bissonnette: C'est peu probable.

M. Brian Jean: D'accord. Des coûts sont-ils associés à la conformité à la LPPCAC pour Air Canada — des coûts financiers?

M. Joseph Galimberti (directeur, Relations gouvernementales, Air Canada): Oui, absolument.

M. Brian Jean: Je sais qu'Air Canada effectue de nombreuses études sur divers sujets, alors je ne serais pas surpris que vous ayez analysé le coût inhérent à la conformité à la LPPCAC. Avez-vous mené une étude de ce genre?

M. Joseph Galimberti: Nous n'avons jamais fait d'étude d'ensemble. On peut vous donner les coûts de certaines des exigences linguistiques implicites dans la LPPCAC, du maintien des bases et de la relocalisation d'un aéronef, mais nous n'avons jamais fait d'étude globale des désavantages commerciaux.

M. Brian Jean: Pourriez-vous me donner une estimation de ces coûts?

M. Joseph Galimberti: Une estimation?

M. Brian Jean: Oui, une estimation assez juste des coûts annuels.

M. Joseph Galimberti: J'hésite à le faire, mais nous pourrions certainement faire les calculs et vous répondre sous peu.

M. Brian Jean: Je vous en serais reconnaissant. Je vous prierais de bien vouloir fournir le tout à la greffière.

Air Canada paie-t-elle des impôts au Canada?

M. Joseph Galimberti: Oui.

M. Brian Jean: Savez-vous combien vous avez payé d'impôts l'année dernière?

M. Joseph Galimberti: En impôts des sociétés?

M. Brian Jean: Oui.

M. Joseph Galimberti: Je ne peux vous répondre de mémoire, mais nous pourrions vous fournir les renseignements demandés.

• (1140)

M. Brian Jean: Est-ce plus de 100 \$?

M. Joseph Galimberti: Oui, beaucoup plus. Nous percevons également quelques dollars de TPS et de TVH au nom du gouvernement.

M. Brian Jean: Pourriez-vous nous donner une juste évaluation de ce que vous payez en taxes?

M. Joseph Galimberti: On pourra le faire.

M. Brian Jean: D'accord. Vous pouvez transmettre ces renseignements également à la greffière.

Peut-on espérer qu'on déménagera une base quelque part en Alberta? Je suis curieux. N'y a-t-il même pas une petite chance? Qu'est-ce qui vous fait rire? On en trouve dans quelques autres provinces.

Me Louise-Hélène Sénécal: Nous en avons une en...

M. Brian Jean: Peut-être pourriez-vous en prendre note et nous fournir des renseignements à cet égard également. J'aimerais vraiment qu'on localise au moins une partie des opérations en Alberta.

Je n'ai plus de questions, monsieur le président. Merci.

Le président: Merci.

Il reste deux minutes si quelqu'un veut se prévaloir de ce temps de parole.

M. Brian Jean: Je les donne volontiers à M. Guimond, à moins que Mme Brown les veuille.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): La prochaine fois.

Le président: D'accord.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je souhaite la bienvenue aux témoins à notre comité.

Je suis très déçu. Madame Sénécal, je traite avec les employés d'Air Canada chaque jour, et je les tiens en très haute estime. Mais votre témoignage me déçoit beaucoup, parce que vous comparez devant notre comité pour discuter de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, mais soit vous n'êtes pas en mesure de répondre à ces questions, soit vous ne pouvez pas y répondre, soit vous ne voulez pas divulguer ce genre de renseignements. J'ai personnellement l'impression qu'on nous manque de respect, et je

vous demanderais, à vous et à vos collègues, de bien vouloir trouver des réponses. C'est la raison pour laquelle vous êtes ici.

Je vais vous poser ces questions de nouveau, et j'espère que vous pourrez y répondre.

À votre avis, que représente pour Air Canada l'obligation de « maintenir les centres d'entretien et de révision » qui figure dans vos clauses de prorogation?

M. Joseph Galimberti: La loi a défini très clairement nos obligations. Leur interprétation relève de Transports Canada, qui a déjà comparu devant votre comité. C'est ce ministère qui applique la loi promulguée par le gouvernement du Canada, et non pas Air Canada elle-même. Ce que cela représente pour nous est donc sans objet. Nous nous conformons à la loi et continuerons à le faire. Transports Canada se charge de déterminer ce qu'on entend par conformité.

M. Sukh Dhaliwal: Tous ces employés viennent nous voir, et maintenant vous dites que les obligations juridiques et tout le reste... Pensez-vous que la seule façon de procéder à l'avenir sera d'intenter des poursuites, alors?

M. Joseph Galimberti: Je vous demande pardon?

M. Sukh Dhaliwal: Ne pourra-t-on résoudre ce problème que par des actions en justice?

Me Louise-Hélène Sénécal: Par quoi?

M. Sukh Dhaliwal: Des actions en justice.

M. Joseph Galimberti: Des actions en justice?

Des voix: Un procès.

M. Joseph Galimberti: Je ne peux me prononcer sur d'éventuelles poursuites en justice. En ce qui nous concerne, nous respectons les obligations juridiques qu'impose le gouvernement du Canada à la Société Air Canada.

La société ne peut faire respecter la loi, puisqu'on ne peut se l'imposer à soi-même. Si on considère qu'on enfreint la loi, certains recours sont évidemment prévus. Toutefois, notre opinion importe peu. Nous n'appliquons pas la loi, nous ne l'avons pas adoptée. Nous vivons sous son régime, nous la respectons, et nous sommes engagés à continuer à l'observer.

M. Sukh Dhaliwal: Y a-t-il des dispositions de la loi que vous voudriez voir rédiger autrement?

M. Joseph Galimberti: Voir autrement?

M. Sukh Dhaliwal: Rédigées autrement.

M. Joseph Galimberti: Loin de moi l'idée d'indiquer au gouvernement du Canada ou au Parlement comment réviser ses lois.

Depuis 1985, nous nous conformons à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Nous devons continuer à la respecter.

M. Sukh Dhaliwal: À quel genre d'entretien de la flotte d'Air Canada procède-t-on à l'étranger, et pourquoi?

Me Louise-Hélène Sénécal: À l'extérieur du Canada, on procède à l'entretien en ligne lorsque l'aéronef est au sol.

M. Joseph Galimberti: Il peut s'agir d'entretien d'urgence, par exemple si un moteur tombe en panne sur une base étrangère ou si de lourdes réparations doivent être effectuées sur un appareil qui se trouve à l'extérieur du Canada, mais ce ne serait pas notre premier choix.

• (1145)

M. Sukh Dhaliwal: Savez-vous si votre concurrent, WestJet, fait la même chose? Comment l'entreprise gère-t-elle...

M. Joseph Galimberti: WestJet donne tout en sous-traitance. L'entreprise ne s'occupe aucunement de l'entretien de sa flotte.

M. Sukh Dhaliwal: D'accord.

Le président: Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci.

Je tiens à préciser, pour M. Jean, que la loi avait été présentée en 1985, mais qu'elle a été sanctionnée le 18 août 1988 alors qu'un gouvernement conservateur était au pouvoir. Don Mazankowski était ministre des Transports.

Je reviens à vous, madame Sénécal. Vous pensiez peut-être que je vous avais oubliée.

Je veux dire à M. Galimberti que j'apprécie la réponse qu'il a donnée à mon collègue M. Dhaliwal, en disant que la loi est claire. Toute personne qui sait lire, et même un enfant qui apprend à lire, saurait ce qui est écrit et que ce sont des dispositions l'obligeant à maintenir des centres d'entretien et de révision dans les trois villes. Vous avez raison, la loi est claire.

Vous avez raison, madame Sénécal, de dire qu'Air Canada est tenue de respecter la loi. Vous m'avez répondu tout à l'heure qu'Air Canada avait 1 500 employés dans les centres d'entretien. Je pose la question de nouveau. Je vous donne une autre chance, parce que, tout à l'heure, vous étiez partie sur une mauvaise piste.

Combien d'employés d'Air Canada y a-t-il dans les centres de révision qui se situent à Winnipeg, à Mississauga et à Montréal?

Me Louise-Hélène Sénécal: À l'heure actuelle, environ 3 000 employés travaillent chez Aveos dans ces centres.

M. Michel Guimond: Sont-ils des salariés d'Air Canada?

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est le cas présentement, tant et aussi longtemps qu'il y n'y aura pas de partage de la liste d'ancienneté.

M. Michel Guimond: Vous considérez donc que vous respectez toujours votre obligation?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je vous dis qu'aujourd'hui on respecte notre obligation. Par contre, si vous croyez que c'est parce qu'on a des employés, c'est votre interprétation. Nous respectons notre obligation, mais à l'heure actuelle, nos employés travaillent chez Aveos.

M. Michel Guimond: Mon interprétation est celle-ci: je crois que vous faites indirectement ce que la loi vous interdit de faire directement. Vous êtes avocate et j'en suis un également. C'est un principe fondamental en droit, on ne peut pas faire les choses indirectement. C'est la raison pour laquelle M. McCallum posait des questions sur les installations qu'Aveos a achetées au Salvador. Vous êtes tenus de maintenir des centres d'entretien dans ces trois villes.

Je vous ai cité la lettre de la loi. Vous savez qu'en droit il y a aussi l'esprit de la loi. Alors, je me suis livré à une petite recherche à la Bibliothèque du Parlement pour voir les discussions qui ont été tenues en 1988 sur le projet de loi C-129 qui porte sur cette loi.

M. Jeannot, votre ancien président, décrit très bien ce qu'est un centre d'entretien et un centre de révision.

Je n'aurai pas le temps d'en venir à ma dernière question, puisque mon temps de parole est presque écoulé. Veuillez consulter la page 118 des délibérations du 21 juin 1988. Veuillez noter cela, monsieur Galimberti: c'est la page 118 des délibérations du comité législatif du 21 juin 1988, où M. Jeannot décrit très bien ce qu'est un centre de révision et un centre d'entretien. Je commence à connaître cela un peu.

Mme Janet Smith, sous-ministre au Bureau de privatisation et affaires réglementaires du Canada, a également témoigné à cette occasion. Un député conservateur, M. Minaker, a dit ceci:

J'ai une question à poser à ceux qui sont ici pour nous conseiller. Je crois comprendre que l'article 7 interdira à tout futur conseil d'administration de la nouvelle compagnie de manipuler les stipulations obligatoires figurant aux alinéas 6.(1)a), b), c) et d) surtout en ce qui concerne les centres de révision qui se trouvent à Winnipeg, Toronto et Montréal.

Cet article les empêchera-t-il de faire n'importe quoi, même plus tard? Plus tard, c'est aujourd'hui, en 2010.

Voici ce que Mme Smith a répondu:

C'est exact. De plus, l'alinéa 6.(1)a) leur interdit, disons, de se constituer en société dans une province pour contourner ce règlement.

Contourner le règlement veut dire faire indirectement ce qu'on ne peut pas faire directement.

Mme Smith a terminé sa réponse comme suit:

Il ne peut y avoir transfert de juridiction.

Puis, M. Minaker a ajouté ceci:

Sauf erreur, ils ne peuvent pas le faire non plus en recourant à un vote à la majorité des deux tiers...

Alors, Mme Smith a précisé ce qui suit:

Le seul moyen pour eux est que quelqu'un modifie la Loi.

C'est pourquoi je vous ai d'abord demandé si cette loi était encore en vigueur et si elle avait été modifiée. La réponse est non. Je vais me battre pour le dire, et j'espère que les autres partis vont m'appuyer: la compagnie Air Canada fait indirectement ce qu'elle n'a pas le droit de faire directement.

Dans votre présentation, vous avez dit que la compagnie Aeroman ne possédait pas les certifications nécessaires. Qu'est-ce qui l'empêcherait de les obtenir? Vous terminez en disant qu'Air Canada n'a aucunement l'intention de confier, aujourd'hui ou plus tard, du travail d'entretien d'aéronefs à Aeroman.

Quelle garantie avons-nous à cet égard? Serait-ce votre parole?

• (1150)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Je vous demanderais de bien vouloir répondre.

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est notre parole.

[Traduction]

Le président: D'accord.

Monsieur Trost.

M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Merci, monsieur le président.

Je dois admettre que je suis de plus en plus intrigué, à mesure que la séance progresse.

Ce que je comprends des témoignages, c'est qu'on ne contrevient pas aux clauses de prorogation, et qu'on n'a pas non plus l'intention de le faire. Ma curiosité est donc légèrement piquée. Si l'entreprise ne viole aucunement la loi et n'a l'intention de le faire, que faisons-nous là? Néanmoins, si j'ai bien saisi, en vertu de la loi à laquelle la société est assujettie, les centres d'entretien doivent demeurer à Mississauga, Montréal et Winnipeg. Ils ne peuvent être relocalisés ailleurs au Canada. Est-ce exact?

[Français]

Me Louise-Hélène Sénécal: On ne nous empêche pas d'en ouvrir ailleurs.

[Traduction]

On pourrait en ouvrir ailleurs. L'important c'est qu'on effectue l'entretien et la révision de nos appareils à Montréal, Winnipeg et Mississauga.

M. Brad Trost: Revenons à ce que disait M. Jean. Supposons que je crée une entreprise établie à Québec, London et Saskatoon et que j'offre quelques dollars de plus aux mécaniciens et au personnel d'entretien. Je m'installe dans ces trois villes. Pourriez-vous alors signer des contrats ailleurs, après avoir respecté vos obligations juridiques en vertu de vos contrats actuels, donc lorsqu'ils seront échus? Pourriez-vous alors, plus tard, vous prévaloir de ces services à Québec, London et Saskatoon, si c'était dans l'intérêt d'Air Canada, si l'entreprise présentait une soumission en bonne et due forme et ainsi de suite? La loi vous interdirait-elle de le faire? Où pourriez-vous le faire n'importe où au Canada, à condition, bien entendu, d'être accrédité par Transports Canada?

Me Louise-Hélène Sénécal: Nous avons déjà des bases ailleurs qu'à Mississauga, Winnipeg et Montréal.

M. Brad Trost: La question n'est pas de savoir si le travail se fera dans ces trois villes précisément, mais plutôt à l'extérieur du Canada. C'est ce qui inquiète une partie du personnel. Est-ce d'après vous la raison pour laquelle vous êtes ici? Je suis un peu perplexe qu'on en soit rendu là. Vous pouvez très bien répondre que cela vous laisse aussi perplexe, si c'est le cas.

Me Louise-Hélène Sénécal: La perte est éloquent. Nous respectons nos obligations. Nous générons des activités commerciales. Vous avez vu les chiffres pour Toronto, Mississauga et Winnipeg. Il est question ici d'environ 750 millions de dollars par année. Nous donnons du travail.

M. Brad Trost: Ce doit être vraiment difficile de trouver... C'est un poste qui exige des compétences de haut niveau. Mes connaissances en mécanique ne me suffiraient pas. J'ai grandi sur une ferme, et je me débrouille en mécanique. Toutefois, je ne sais pas si je pourrais un jour me spécialiser à ce point. Il s'agit de postes difficiles à combler partout au pays. N'est-ce pas?

M. Michel Bissonnette: Oui.

M. Brad Trost: Combien d'années faut-il en moyenne pour former un mécanicien d'entretien d'aéronefs qualifié?

M. Michel Bissonnette: Pour un technicien d'entretien d'aéronefs — et c'est le niveau qu'exige de nous Transports Canada, il faut environ quatre ans.

• (1155)

M. Brad Trost: D'accord. Il ne fait aucun doute que l'expérience a son pesant d'or dans ce genre de postes, pour assurer une certaine productivité et parce qu'il est toujours désirable de garder ses employés à long terme. N'est-ce pas exact?

M. Michel Bissonnette: Pour être embauchés, les techniciens d'entretien d'aéronefs doivent détenir un permis pour travailler sur les cellules d'aéronefs.

M. Brad Trost: Il serait donc plutôt difficile de déménager ces centres loin des grappes de travailleurs hautement qualifiés.

M. Michel Bissonnette: Je ne peux répondre à cette question.

M. Brad Trost: Je pense que la plupart...

M. Michel Bissonnette: Je sais où se trouve ces travailleurs.

M. Brad Trost: Je comprends, mais d'après ce que vous venez de répondre, je pense que la plupart des gens d'affaires diraient que ce serait plutôt difficile.

Ensuite, considérez-vous que ces dispositions sur la participation vous désavantagent financièrement par rapport à vos concurrents canadiens? Avez-vous calculé à combien s'élevaient les inconvénients financiers des coûts des statuts de continuation par rapport aux concurrents canadiens et, j'imagine, internationaux?

M. Joseph Galimberti: Ce serait très difficile à quantifier, parce que nous n'avons pas accès aux ententes commerciales signées par un transporteur aérien comme WestJet, par exemple, qui réévalue continuellement où l'entretien lui coûte le moins cher.

M. Brad Trost: Mais vous savez probablement ce qu'il vous en coûterait si vous n'aviez pas respecté ces obligations. Vous n'utiliserez pas les données de vos concurrents nécessairement, mais plutôt, théoriquement, ce que vous pourriez obtenir sur le marché libre sans ce fardeau.

M. Joseph Galimberti: Voilà une longue série de présomptions sur la main-d'oeuvre, la capacité disponible et les mesures. L'un des obstacles fondamentaux à la relocalisation du travail d'entretien, c'est qu'il faut déplacer l'aéronef sur une bonne distance. Nos bases d'entretien à Montréal, Toronto et Winnipeg sont très bien placées.

M. Brad Trost: Je voulais dire, que même dans les meilleures conditions, il serait difficile de respecter toutes les exigences.

M. Joseph Galimberti: On en revient à la question d'Aeroman en El Salvador. Il n'est pas logique de faire voler un aéronef jusque dans ce pays pour l'entretenir. C'est un calcul simple à faire. En plus de tous les coûts financiers, il faut tenir compte de la perte de productivité de l'appareil lui-même.

Le président: Merci, monsieur Trost.

Nous allons passer à M. Byrne.

L'hon. Gerry Byrne: Merci, monsieur le président.

Je veux remercier M. Guimond de nous avoir fourni le contexte de cette discussion. Il nous faut la perspective historique, un point de vue que l'on doit utiliser. De même, il faut examiner l'esprit ou l'intention du Parlement.

À M. Jean, je dirais que vos références au rendement financier actuel d'Air Canada et sa contribution à la société canadienne sont bienvenues. Si le comité demandait à nos analystes, par votre entremise, monsieur le président, de fournir l'analyse historique expliquant pourquoi la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été créée et adoptée par le Parlement, nous pourrions peut-être alors avoir un aperçu du montant de fonds publics investis dans Air Canada afin que l'entreprise arrive à la place qu'elle occupe aujourd'hui dans l'environnement commercial.

Je dois dire aux témoins, cependant, par votre entremise, monsieur le président, que les moutons deviennent des lions dans cette discussion suite à certains témoignages que nous avons entendus ce matin. Je trouve extrêmement curieux que des hauts représentants, ou toute personne de l'entreprise qui viennent comparaître devant un comité parlementaire ne soient pas en mesure de répondre à des questions simples et fondamentales sur la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et les opérations courantes des trois centres d'entretien. Cela nous donne l'impression que quelque chose est en train de se passer.

Je suis intrigué par la façon dont l'entreprise a structuré ses affaires. Vous utilisez un sous-traitant privé mais c'est Air Canada qui paie les salaires des employés de ce sous-traitant. Vous n'avez pas l'impression qu'Aveos a des responsabilités, que c'est Air Canada qui les a, mais vous ne pouvez pas nous dire s'il y a quelque chose de prévu dans le contrat entre Air Canada et Aveos pour assurer le respect des obligations d'Air Canada.

Si j'étais un actionnaire qui entend ce témoignage, je me poserais des questions très sérieuses. Si Aveos décidait de retirer ses activités de ces trois centres, est-ce qu'Air Canada serait toujours obligée d'honorer son contrat avec Aveos et les centaines de millions de dollars qui y sont rattachés? Est-ce que l'entreprise devrait ouvrir de nouveaux centres d'entretien dans ces trois centres urbains afin de respecter ses obligations en vertu de la loi?

• (1200)

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est une question hypothétique. Présentement, Aveos est situé là. Les employés sont assignés. Il s'agit d'employés assignés par Air Canada — c'est pourquoi nous payons leurs salaires — en attendant la décision du Conseil canadien des relations industrielles. Ensuite, on saura ce qui se produira. De même, il y a des contrats qui vont dans l'autre direction. Air Canada fournit des services de bureau à Aveos. Nous leur offrons un appui pour les services de rémunération.

L'hon. Gerry Byrne: Par contre, il n'y a rien dans votre contrat. Le fait que vous ne puissiez répondre à la question, je dois admettre, m'indique assez clairement qu'il n'y a rien dans le contrat entre Air Canada et Aveos pour conserver ces installations dans ces trois centres désignés par la loi. Je m'arrêterai là, et je vais céder la parole à mon collègue.

L'hon. John McCallum: Je dois dire, comme mon collègue, que lorsque je suis venu à cette séance, j'étais assez ouvert à toutes les possibilités; je voulais simplement entendre les deux côtés de la médaille. La façon dont vous avez répondu aux questions me fait pencher de l'autre côté, car je crois que vous avez été assez vague.

Je n'ai qu'une question. Je crois qu'Air Canada avait acheté cette entreprise en El Salvador, je crois qu'elle s'appelle Aeroman, par le passé et puis l'a vendue à Aveos. Est-ce exact, d'après vous?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je ne suis pas au courant.

L'hon. John McCallum: Est-ce que l'un de vous trois en sait quelque chose?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je ne suis pas au courant. C'est peut-être ACE Aviation qui l'a achetée, mais pas Air Canada, c'est certain.

L'hon. John McCallum: Eh bien, je n'avais que cette question, monsieur le président.

M. Joseph Galimberti: J'inviterais le comité à examiner le genre de travail qui se fait en El Salvador. On peut rapidement et de façon indépendante se prononcer sur la possibilité qu'on soit un jour en mesure de relocaliser dans ce pays les opérations d'Air Canada. Cette entreprise s'occupe d'avions à fuselage étroit. Elle ne fait pas le même genre de travail qui est fait par les employés canadiens au Canada. J'invite sincèrement le comité à examiner cette situation.

Le président: Je sais que c'est le tour de Mme Brown, mais je pense qu'elle a cédé son temps de parole à M. Jean.

Mme Lois Brown: Absolument.

M. Brian Jean: Merci beaucoup, monsieur le président.

J'aimerais vraiment que vous vous penchiez à nouveau sur la possibilité d'une base à Fort McMurray. Je pense que cela serait un bon partenariat. Je crois que vous avez besoin d'une base en Alberta.

Est-ce vrai qu'Air Canada est l'une des lignes aériennes les plus sécuritaires au monde?

Me Louise-Hélène Sénécal: Nous sommes très fiers de notre bilan de sécurité, oui.

M. Brian Jean: Vous êtes très bonne pour répondre aux questions sans y répondre. Je m'en rends compte.

Me Louise-Hélène Sénécal: D'accord. Nous sommes l'une des plus sécuritaires.

M. Brian Jean: Merci.

En fait, je pense que j'en arrivais à ce que Joseph a dit plus tôt au sujet de la qualité et du type de travail fait en Amérique centrale, qui est très différent de ce qui est nécessaire pour les avions d'Air Canada. Est-ce exact?

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est pour de plus petits aéronefs.

M. Brian Jean: Encore, vous êtes très bonne pour répondre aux questions.

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est différent. Je suis désolée, j'aurais dû dire oui, et c'est pour de plus petits aéronefs.

M. Brian Jean: Merci.

Êtes-vous avocate?

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: Bien. J'espérais que vous ne l'étiez pas, car je suis avocat, et je ne voulais pas, vous savez...

Maintenant, au sujet de l'application de cette loi — puisque vous êtes avocate, vous pouvez me donner un, ou deux, voire trois avis juridiques sur le même sujet — si quelqu'un a l'impression qu'Air Canada ne respecte pas ses obligations, il peut avoir recours aux tribunaux, tant qu'il a une relativité contractuelle avec vous en tant qu'actionnaire, quelle que soit la façon que l'on détermine cela.

Me Louise-Hélène Sénécal: Ça serait à titre d'actionnaire.

M. Brian Jean: Ces personnes auraient eu une relativité contractuelle et diraient que vous ne respectez pas vos statuts, et chercheraient à obtenir une ordonnance de mandamus, ou quelque chose de similaire, pour vous forcer à respecter la loi.

Le micro ne peut pas vous entendre hocher de la tête.

Me Louise-Hélène Sénécal: Je suis désolée. Étant donné nos statuts, nos actionnaires pourraient nous poursuivre devant les tribunaux.

M. Brian Jean: Alors cette personne pourrait vous poursuivre. Elle pourrait demander à un juge de préparer un bref de certiorari ou une ordonnance de mandamus, ou quoi que ce soit, et vous forcer à respecter vos statuts de continuation.

Me Louise-Hélène Sénécal: Elle le pourrait.

M. Brian Jean: Et c'est la seule façon que cette personne pourrait le faire.

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui. C'est mon opinion.

M. Brian Jean: C'est mon opinion également. Elle peut le faire tant qu'elle a une relativité contractuelle. Tant qu'elle est actionnaire, elle n'a qu'à acheter une action, et elle peut le faire. Exact?

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui, elle le pourrait.

M. Brian Jean: Exact.

Maintenant, lorsqu'on s'attend...

Me Louise-Hélène Sénécal: Peut-être y aura-t-il une vague d'échanges de nos actions après cette discussion.

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Jean: Pourquoi? Croyez-vous que les gens vont acheter vos actions parce que vous êtes plus concurrentiel? Il faut alors demander si WestJet, une autre ligne aérienne canadienne, qui vient évidemment de Calgary, une ligne aérienne très populaire, a franchement un avantage concurrentiel, diriez-vous?

•(1205)

Me Louise-Hélène Sénécal: Elle est plus souple que nous.

M. Brian Jean: Oh là là, vous êtes très bonne.

Me Louise-Hélène Sénécal: Et sa structure de coût est meilleure que la nôtre.

M. Brian Jean: Oui, exactement. En fait, je pense qu'elle n'a besoin que d'une capacité de 67 p. 100 pour ses vols, alors que vous avez besoin de 78 p. 100.

Me Louise-Hélène Sénécal: Exactement.

M. Brian Jean: On peut presque dire que j'ai bien préparé mon dossier à ce sujet.

Les tribunaux peuvent aller au-delà des protections que vous avez à titre de société, ce qui veut dire qu'ils peuvent aller plus loin que cette loi, et examiner les activités de base pour savoir si vous respectez la loi. Exact? C'est ce qu'on appelle percer le voile de la personnalité juridique, pour pouvoir examiner tous les documents, les accords et les statuts, etc., et voir ce qui se passe vraiment.

Me Louise-Hélène Sénécal: Si un actionnaire ou un groupe d'actionnaires intentait des poursuites, alors nous devrions démontrer si nous respectons la loi ou pas.

M. Brian Jean: Et les tribunaux pourraient percer ce voile pour aller plus loin que tous ces documents afin de savoir si vous respectez la loi.

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui, mais ils n'auraient pas besoin de percer le voile de la personnalité juridique pour y arriver.

M. Brian Jean: Je le comprends, mais ils peuvent le faire. Les tribunaux peuvent le faire.

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: J'essaie de dire que personne ne peut faire des pirouettes dans un tel cas, parce que les tribunaux perceront ce voile du secret, si vous me permettez l'expression — c'est un terme utilisé par certains — et peuvent décortiquer tous les documents et examiner ce que vous faites et si vous respectez la loi. Voilà une chose que peuvent faire les actionnaires.

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: Et en fait, les tribunaux ont la capacité d'interpréter cet accord.

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: Excellent.

Quand cette décision sera-t-elle rendue?

Me Louise-Hélène Sénécal: Parlez-vous de la décision du CCRI?

M. Brian Jean: Oui.

Me Louise-Hélène Sénécal: Il n'y a présentement aucune contestation de nos actionnaires devant les tribunaux. Il n'y en a pas présentement. Vous demandez quand la décision sera rendue, mais il n'y a pas d'affaire devant les tribunaux.

M. Brian Jean: Alors aucun actionnaire ne s'occupe de ça.

Me Louise-Hélène Sénécal: Il n'y en a pas du tout.

M. Brian Jean: Pourquoi ne le feraient-ils pas? Peut-être que c'est dû à ce dont a parlé Joseph plus tôt, soit que se conformer à la LPPCAC a un coût?

Me Louise-Hélène Sénécal: Présentement, j'imagine que les actionnaires aiment la façon dont nous gérons nos affaires.

M. Brian Jean: Est-ce qu'il me reste du temps?

Le président: Non.

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

C'est un de mes bons amis, en passant.

Le président: Je n'exclus pas qu'il y a d'autres questions, mais je pense que nous allons passer à une autre série de questions de cinq minutes. Nous allons débiter par les libéraux, et nous allons faire un tour de table.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Je n'ai plus de questions pour l'instant.

Le président: Bien.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: J'aimerais simplement un éclaircissement, monsieur le président.

Encore une fois, je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui. Mais dans la plupart des réponses, on nous dit que l'on pose des questions hypothétiques — bien qu'elles soient très simples et essentielles pour les délibérations du comité.

Vous êtes avocate. Je suis un ingénieur, et je ne vois pas les nuances. Mais étant avocate, vous êtes sûrement en mesure de prévoir l'avenir, n'est-ce pas?

Et au sujet de toutes ces questions hypothétiques que l'on vous pose, vous devez quand même analyser le contrat que vous avez même s'il y a des questions de confidentialité ou autres. Mais est-ce que votre entente avec cette autre entreprise vous permettra de respecter et de suivre la loi?

M. Joseph Galimberti: Oui, la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été créée spécifiquement pour Air Canada. C'est notre intention de suivre la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Nous n'avons pas la capacité juridique de ne pas suivre la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

M. Sukh Dhaliwal: Mais cela ne vous touche pas.

M. Joseph Galimberti: Mais il s'agit de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, alors cela nous concerne.

M. Sukh Dhaliwal: Alors, en gros, il n'y a aucune raison de s'inquiéter?

M. Joseph Galimberti: Pardon?

M. Sukh Dhaliwal: Vous nous dites qu'on n'a pas à s'inquiéter de quoi que ce soit?

M. Joseph Galimberti: Eh bien, le Parlement...

M. Sukh Dhaliwal: Est-ce qu'Aveos respectera la loi? L'entreprise ne relocatera pas ces centres? Les modalités de votre contrat, même si...

M. Joseph Galimberti: Nous ne pouvons pas parler au nom d'Aveos. Aveos est une entreprise distincte.

Nous pouvons vous dire que la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada s'applique à Air Canada. Air Canada fera en sorte de continuer de respecter la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Cette loi prévoit des recours si jamais l'on constatait que nous ne respectons pas la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Je ne peux pas interpréter la loi, parce que, franchement, ce n'est pas notre responsabilité; c'est aux tribunaux de s'en occuper. Mais je peux vous dire que nous sommes obligés de la respecter.

• (1210)

M. Sukh Dhaliwal: Mais d'après vous, il y a des échappatoires dans cette loi.

Est-ce que votre entreprise a essayé de les utiliser lorsqu'elle a signé l'entente avec Aveos, de profiter des échappatoires tout en respectant la loi?

M. Joseph Galimberti: Si vous me permettez de reformuler votre question pour en arriver à ce que je crois que vous demandez, vous voulez savoir si Air Canada a eu l'intention de contourner la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada?

M. Sukh Dhaliwal: Oui.

M. Joseph Galimberti: Non.

M. Sukh Dhaliwal: Bien. Je vais maintenant céder la parole à M. Byrne, s'il vous plaît.

L'hon. Gerry Byrne: À mon avis, ce que nous essayons de comprendre, c'est la nature des rapports entre vous, Air Canada, et Aveos.

Dans mon esprit de technicien juridique, et ce n'est pas l'avocat qui parle ici, il semblerait que vous avez délégué vos obligations en vertu de la loi et à cet égard, les choses s'embrouillent. Un mandataire s'occupe désormais de l'entretien, ce n'est plus Air Canada. La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada s'applique uniquement à Air Canada; par conséquent, on ne peut pas tenir Aveos responsable ou encore lui imposer des normes dans l'acquiescement de cette responsabilité. Aveos est libre de toute responsabilité.

J'essaie de voir si vous avez paré à cette lacune, si vous avez établi un rapport structuré avec votre mandataire pour ce qui est de l'acquiescement de vos engagements. Il me semble que non.

Convenez-vous avec M. Jean que la loi est fort mal rédigée et qu'elle ne tient pas compte de l'intention du Parlement à l'époque. Vous m'amenez à conclure qu'il nous faut modifier la loi pour préciser comment vous traiterez avec vos mandataires afin de mettre fin à cette confusion ou à cette ambiguïté qui ne peut pas durer.

Pouvez-vous nous donner des précisions sur la façon dont vous structurez vos rapports avec vos mandataires afin de nous donner l'assurance, outre vos déclarations indiquant votre conformité avec les dispositions de la loi, qu'il y a des mécanismes qui veillent à ce que vous le soyez?

Me Louise-Hélène Sénécal: Eh bien, nos rapports avec Aveos ne sont pas des rapports avec un mandataire. L'entreprise nous fournit divers services. Les obligations incombent à Air Canada.

Au risque de me répéter, je vous dirai que nous nous conformons aux dispositions de la loi et que nous avons l'intention de continuer de le faire.

Le président: Merci.

Me Louise-Hélène Sénécal: Nous nous étions engagés, monsieur le président, à revoir l'accord afin de déterminer s'il s'y trouve une clause — comme vous l'avez demandé — concernant l'entretien ou une clause qui interdirait à l'entreprise de fournir ou d'accomplir ces services d'entretien ailleurs. Nous vérifierons l'éventuelle confidentialité de la clause. Si elle est confidentielle, nous demanderons le consentement d'Aveos pour la divulguer et si on nous l'accorde, nous la divulguerons.

Le président: Merci.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président.

Vous savez que si j'adopte cette attitude quand je pose mes questions, c'est qu'il y a une part d'inconnu. Les gens d'Air Canada affirment, bien que je sois persuadé du contraire, qu'ils n'ont plus de centres de révision, qu'ils les ont vendus à Aveos. Or, on n'a pas de garantie que Aveos respectera le principe de participation publique à son capital, on n'est pas assez fous pour le croire, puisque la loi vise Air Canada. C'est une compagnie privée, un tiers qui n'est pas tenu de respecter la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. On craint que les contrats de services d'entretien ne soient attribués dans d'autres pays.

Je parle du Salvador. Il y a également des rumeurs qui circulent sur le Costa Rica. Mes propos ne sont pas racistes à l'endroit de ces pays qui font aussi de l'entretien. Toutefois, ici, on a la garantie que ce sont des spécialistes, des professionnels qui opèrent dans les trois centres d'entretien en question. On s'attend à ce que les gens de Transports Canada fassent respecter la réglementation. Vous savez que dans le domaine de l'aviation, il y a beaucoup de subjectivité, et beaucoup d'importance est mise sur les relations de confiance. Pour ma part, si j'avais l'occasion d'aller au Pérou et que je devais choisir entre Air Canada et Aeromexico, je choisirais Air Canada, parce que cette compagnie a bonne réputation.

Dans ce domaine, il peut arriver de simples incidents. La plus belle preuve est l'écrasement d'un Regional Jet qui a manqué la piste et qui l'a défoncée au cours d'une tempête à Fredericton, il y a sept ou huit ans. La première chose que vous avez faite, chez Air Canada, a été d'envoyer des peintres avec cinq gallons de peinture pour cacher le logo d'Air Canada. Vous saviez que ces images allaient être transmises partout dans le monde. Vous ne vouliez pas que votre image en soit ternie. Ainsi, vous vous exposez à ce genre de chose, et vous devrez en assumer les conséquences.

Je reviens au témoignage de M. Mazankowski, ancien ministre conservateur des Transports. Dans son témoignage en 1988, il disait ceci:

Il existe d'autres points importants qui, à mon avis, sont des éléments clés de la loi. D'abord, le projet de loi stipule que le siège social d'Air Canada demeurera à Montréal. Par ailleurs, il garantit que les villes de Winnipeg, Montréal et Mississauga conserveront les centres de révision et les centres des opérations. Ces dispositions reflètent certaines décisions prises par la société [...]

On parle également de l'application de la Loi sur les langues officielles. Quand je siégeais au Comité permanent des transports, il y a dix ans, il y a eu la mort de Canadian Airlines, une compagnie qui a fusionné avec Air Canada. Mon parti et moi-même, à titre de porte-parole, étions du côté d'Air Canada, et non du côté de Canadian Airlines, une compagnie qui était contrôlée par American Airlines, dont le siège social était à Dallas. Je voulais que les emplois demeurent au Québec et au Canada.

Le ministre conservateur Don Mazankowski a pris un engagement qui touchait le siège social, les centres d'entretien, la Loi sur les langues officielles. Il a limité à 10 p. 100 le contrôle du capital d'Air Canada par les étrangers. Vous, les conservateurs, nous avez donné ces garanties. Si vous voulez faire un autre renversement de situation, faites-le, mais vous devrez vivre avec les conséquences dans les communautés de Montréal, Mississauga et Winnipeg.

Est-ce que le ministre Mazankowski parlait pour ne rien dire? A-t-il essayé de nous tromper quand il a dit cela en 1988?

• (1215)

Me Louise-Hélène Sénécal: Que disait-il exactement?

M. Michel Guimond: Je vais vous le répéter. Il témoignait au sujet du projet de loi. Il s'est présenté devant un comité, en 1988, pour discuter du projet de loi C-129. Demandez à vos lobbyistes de

lire son témoignage du 14 juin 1988, publié à la page 25 du Hansard. Il disait:

Il existe d'autres points importants qui, à mon avis [...]. D'abord, le projet de loi stipule que le siège social d'Air Canada demeurera à Montréal.

Vous respectez cela. Il continue en disant:

Par ailleurs, il garantit [...]

Il a utilisé ce mot. Voici ce qu'il a dit:

[Traduction]

En outre, on garantit des centres opérationnels et de grand entretien à Winnipeg, Montréal et Mississauga.

[Français]

Lorsqu'il nous a donné cette garantie, parlait-il pour ne rien dire?

Me Louise-Hélène Sénécal: Ça dépend de la question. Il faut regarder ce qui a suivi, soit la loi qu'on a devant nous. Cette loi, on la respecte.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

[Traduction]

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Merci, monsieur le président.

Je tiens à dire que je suis encouragé de vous entendre dire certaines choses concernant le reste du secteur de l'aviation. Je comprends votre approche sur le plan de la sécurité et du maintien de normes exigeantes.

Je suis un petit peu troublé par ce que vous avez dit à propos de WestJet. Vous avez laissé entendre que l'entreprise cherchait les coûts les plus bas possible...

M. Joseph Galimberti: Non, ils peuvent le faire — je ne voudrais pas laisser entendre quoi que ce soit. Tout chez eux est certifié par Transports Canada. L'entreprise est très soucieuse de la sécurité. Je ne voudrais pas créer une fausse impression.

M. Dennis Bevington: D'accord.

S'agissant des révisions générales des avions, ce qui coûte sans doute le plus cher, ce sont les moteurs. Dans bien des cas on retire le moteur de l'appareil pour le remplacer par un autre et ce premier moteur fait l'objet d'une révision complète.

N'est-ce pas la procédure à suivre?

M. Michel Bissonnette: Tout à fait.

M. Dennis Bevington: Ainsi, on peut dire qu'une fois le moteur retiré de l'appareil, on peut l'expédier autre part, n'est-ce pas? On peut l'envoyer par chemin de fer ou par camion ou encore par avion, en El Salvador par exemple. Est-ce que je me trompe?

• (1220)

M. Michel Bissonnette: Nous n'envoyons pas de moteurs en El Salvador.

M. Dennis Bevington: Vous avez accepté beaucoup d'avions à réaction brésiliens. La révision complète et l'entretien de ces appareils brésiliens ne reviendraient-ils pas moins chers si l'on faisait le travail ailleurs dans le monde?

M. Michel Bissonnette: Parlez-vous de l'appareil ou du moteur, monsieur?

M. Dennis Bevington: Tout: les moteurs...

M. Michel Bissonnette: Je vais vous répondre dans les deux cas. Les appareils sont révisés à Winnipeg et les moteurs à Montréal.

M. Dennis Bevington: Ainsi, à l'avenir, dans ces cas-là vous ne chercheriez pas d'autres endroits pour faire faire les révisions à des coûts moins élevés, n'est-ce pas?

Ces avions vont dans le monde entier, donc il y a probablement beaucoup de mécaniciens dans beaucoup d'endroits qui respectent certaines normes. Est-ce que...

M. Michel Bissonnette: Je ne comprends pas. Votre question en comporte plusieurs.

M. Dennis Bevington: Y a-t-il des endroits dans le monde où les normes sont telles que vous seriez porté à faire faire les révisions générales des moteurs dans ces endroits-là?

M. Michel Bissonnette: Nous ne songeons pas à faire réviser les moteurs des CF34-8 ou CF34-10 dans d'autres endroits. Ce sont les moteurs installés à bord de l'avion à réaction régional Embraer.

Transports Canada exige qu'Air Canada utilise des fournisseurs de services qualifiés si bien que ces moteurs-là seraient révisés suivant une norme respectée par Air Canada.

M. Dennis Bevington: Peu importe que vous ayez accepté ou non, mais avez-vous été pressenti par Aveos pour que soient utilisées des installations d'entretien ou de révision situées ailleurs?

M. Michel Bissonnette: Que je sache, non.

M. Joseph Galimberti: Non.

Me Louise-Hélène Sénécal: Non, pas à notre connaissance.

M. Dennis Bevington: Pas à votre connaissance. D'accord. Je m'en tiendrai là. Nous ne pouvons pas vous en demander plus.

Pour ce qui est de l'entretien qui n'est pas effectué dans vos bases, qu'est-ce que cela comprend? Les 30 p. 100 ou 35 p. 100 de l'entretien qui ne sont pas confiés à vos propres services?

M. Michel Bissonnette: Nos avions se déplacent dans le monde entier et il y a des problèmes d'entretien qui surgissent là où ils se posent. Nous effectuons le travail nécessaire pour garantir la sécurité de l'appareil avant qu'il ne décolle de l'endroit où il se trouve.

Le travail se fait aussi loin qu'en Amérique du Sud ou qu'en Asie afin qu'au décollage l'appareil soit totalement en état de navigabilité pour le service régulier.

M. Dennis Bevington: Quel pourcentage de votre trafic a une destination à l'extérieur du Canada?

M. Michel Bissonnette: Je n'en sais rien. Je m'occupe seulement de l'entretien. Je ne peux pas répondre à cette question.

M. Joseph Galimberti: Nous avons un parc international assez important, une présence internationale très considérable. Tout dépend de l'angle sous lequel on se place. Je pense que les voyages internationaux comptent pour 25 p. 100 de nos sièges.

M. Dennis Bevington: D'accord, utilisons ce chiffre...

M. Joseph Galimberti: Le nombre de vols...

M. Dennis Bevington: Manifestement, cela ne peut pas correspondre aux 30 p. 100 d'entretien que vous effectuez dans d'autres pays. Si vous vous bornez à effectuer une maintenance en piste dans d'autres pays, et si vous faites les révisions complètes au Canada, et si — utilisons ce chiffre — 25 p. 100 de vos vols ont pour destination un autre pays, quelle est la part de la maintenance en ligne et celle des révisions complètes du point de vue des coûts?

M. Michel Bissonnette: Il faut dire que dans notre exposé nous traitons du travail effectué à Winnipeg, Toronto et Montréal. Au

Canada, nous avons d'autres installations de maintenance. Nous en avons une qui s'occupe des révisions complètes et elle se trouve à Vancouver. Cela explique une grande partie de ce que vous ne voyez pas dans ce chiffre.

M. Dennis Bevington: C'est là où je voulais en venir.

Le président: Merci.

Monsieur Jean, vous devez nous promettre de ne pas parler de Fort McMurray...

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Jean: On ne m'autorise pas à parler de la ligne de transmission septentrionale en Alberta mais la région située un peu au nord d'Edmonton serait un bon endroit pour un nouveau centre de maintenance. Je tenais à le signaler.

Blague à part, je voudrais parler un instant d'Air Canada. Qui est propriétaire d'Air Canada?

Me Louise-Hélène Sénécal: Actuellement, nous avons divers actionnaires. ACE Aviation détient en ce moment 28 p. 100 des actions mais comme vous le savez sans doute, cette entreprise est en train de se départir d'une partie d'entre elles, si bien qu'après la transaction, ACE Aviation détiendrait 11 p. 100 des actions. Le reste des actions est émis dans le public.

• (1225)

M. Brian Jean: Et qui sont ces membres du public en l'occurrence?

Me Louise-Hélène Sénécal: Il y a des fonds d'investissement et il y a des particuliers.

M. Brian Jean: Ces actions sont cotées en bourse à la Bourse de Toronto, n'est-ce pas?

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est cela.

M. Brian Jean: Ainsi les détenteurs de ces actions sont essentiellement des Canadiens, n'est-ce pas?

Me Louise-Hélène Sénécal: Au moins 75 p. 100 des actions d'Air Canada doivent être détenues par des Canadiens.

M. Brian Jean: Combien d'actions ont été émises jusqu'à présent — 100 millions, c'est cela?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je ne sais pas. Excusez-moi.

M. Brian Jean: Ça va. Vous avez dit tout à l'heure que le prix des actions d'Air Canada pourrait chuter.

Le 8 octobre 2009, il a chuté de 18 p. 100 et tout le monde disait que... l'analyste, Chris Murray, a suggéré de vendre. Bien entendu, à l'époque, il y a un an, l'action était cotée à 1,76 \$ et aujourd'hui, elle l'est à 3,76 \$. Je suppose que l'analyste s'est un peu trompé dans ce cas-là.

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: Air Canada est-elle encore...? Je pense qu'on l'avait élue meilleure compagnie aérienne en Amérique du Nord, n'est-ce pas?

Me Louise-Hélène Sénécal: En effet. Nous en sommes très fiers.

M. Brian Jean: Pendant combien d'années la société l'est-elle demeurée?

Me Louise-Hélène Sénécal: Nous en sommes à la troisième année.

M. Joseph Galimberti: C'est la troisième année au cours des cinq dernières années.

M. Brian Jean: Trois fois en cinq ans être élue la meilleure compagnie aérienne en Amérique du Nord, c'est très impressionnant.

Qui profite des bénéfices réalisés par Air Canada?

Me Louise-Hélène Sénécal: Les actionnaires. Une partie est réinvestie, de sorte que tout le monde en profite.

M. Brian Jean: Je ne me souviens pas avoir reçu un chèque.

Me Louise-Hélène Sénécal: Si vous comparez le prix d'un billet aujourd'hui à celui d'un billet il y a 10 ans, vous constaterez qu'il n'y a pas une grande différence.

M. Brian Jean: Dans le prix d'un billet. Si bien que même si...

Me Louise-Hélène Sénécal: Et cela, bien que le prix du carburant ait grimpé en flèche.

M. Brian Jean: C'est ce que j'allais dire: nous avons constaté une augmentation appréciable du coût des intrants, n'est-ce pas?

M. Joseph Galimberti: Oui. En plus, nous alimentons un énorme régime de pension à prestations définies qui, il faut bien le dire, est un héritage de l'époque où la société était une société d'État. C'est le même type de pension que reçoivent les fonctionnaires.

M. Brian Jean: Si je ne m'abuse, lorsque la valeur de l'action augmente d'un dollar, la valeur nette de la société augmente de 100 millions de dollars, environ...

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: ... pour les 75 p. 100 des détenteurs d'actions. Bien entendu, puisqu'ils sont Canadiens, cette augmentation d'un dollar enrichit soudainement un grand nombre de Canadiens, n'est-ce pas?

Me Louise-Hélène Sénécal: Leur situation s'améliore, assurément.

M. Joseph Galimberti: Oui.

M. Brian Jean: Et d'après vous, Air Canada se conforme aux dispositions de la loi?

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est la position que nous faisons valoir aujourd'hui et même...

M. Brian Jean: Avez-vous déjà été mis au défi à ce propos?

M. Michel Guimond: Par M. Guimond.

Me Louise-Hélène Sénécal: Actuellement...

M. Brian Jean: À part par M. Guimond.

Me Louise-Hélène Sénécal: Il y a actuellement une affaire en instance devant les tribunaux à Winnipeg car le personnel de bord pensait que la définition... L'affaire est en instance et le gouvernement du Manitoba a intenté une action parce que nous avons fermé notre base d'agents de bord à Winnipeg. Le dossier est inactif depuis plus d'un an.

M. Brian Jean: Quand vous dites « inactif », voulez-vous dire qu'il n'y a pas de poursuite actuellement?

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est cela, il n'y a pas de poursuite.

M. Brian Jean: À quelle étape en sont les instances?

Me Louise-Hélène Sénécal: Nous avons produit notre défense et depuis, silence.

M. Brian Jean: Vous voulez dire qu'il n'y a pas eu de communication préalable, pas d'avis de production?

Me Louise-Hélène Sénécal: Rien du tout.

M. Brian Jean: Très bien.

Air Canada a-t-elle pris des mesures pour que l'affaire soit rejetée en l'absence de poursuite ou en l'absence de *locus standi*?

Me Louise-Hélène Sénécal: Non, pas jusqu'à présent.

M. Brian Jean: Y a-t-il quelque chose que vous voudriez ajouter aux réponses que vous avez données à nos questions à part l'éventualité de vous installer dans le Nord de l'Alberta?

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Jean: Quand ce sera chose faite, je voudrais qu'on cite mon nom dans le communiqué de presse, si vous le voulez bien.

Une voix: Fort McMurray.

Une voix: Oh, oh!

M. Brian Jean: Merci beaucoup.

Le président: Merci.

Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne: Merci, monsieur le président.

Nos témoins ont dit en connaître assez long sur Aeroman et ses opérations. Pourquoi la société Aeroman est-elle basée en El Salvador? Qu'en est-il?

Me Louise-Hélène Sénécal: Il en est ainsi parce que la société existait en El Salvador avant d'être achetée par, je crois, Aveos — ACE l'avait peut-être achetée avant Aveos. L'installation existe là-bas depuis de nombreuses années.

L'hon. Gerry Byrne: C'est un centre à bon marché, n'est-ce pas?

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est un centre de maintenance pour des petits appareils à fuselage étroit.

L'hon. Gerry Byrne: Mais la société a été vendue?

Me Louise-Hélène Sénécal: Vous parlez d'Aveos?

L'hon. Gerry Byrne: Non, d'Aeroman. Excusez-moi.

Me Louise-Hélène Sénécal: Pour Aeroman, je n'en sais rien.

L'hon. Gerry Byrne: Et vous ne pouvez pas expliquer aux membres du comité les rapports entre ACE et Air Canada et nous dire si, oui ou non, il y a eu une offre pour acheter Aeroman?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je peux vous dire qu'Air Canada ne traite pas avec Aeroman. Il n'y a pas de lien entre Air Canada et Aeroman. Nous n'avons jamais été propriétaire de cette société. Nous ne l'avons jamais achetée. Ainsi...

● (1230)

M. Michel Bissonnette: Nous ne faisons pas effectuer de travail là-bas non plus.

M. Joseph Galimberti: Nous n'envoyons jamais de travail là-bas. Nous ne pouvons pas en envoyer.

L'hon. Gerry Byrne: Merci.

Le président: Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Merci.

Je pense que M. Guimond a eu raison de faire la différence entre la lettre de la loi et l'esprit de la loi et entre agir directement ou indirectement. Il me semble que certains membres du comité, notamment M. Jean, ont dit que la loi avait été mal rédigée.

Ainsi, y aurait-il des modifications potentielles qui rendraient plus explicite ce qui jusqu'à présent était implicite dans la loi si bien que ce ne serait plus seulement Air Canada mais également des sous-traitants comme Aveos qui seraient tenus de localiser leurs installations dans ces trois villes. Cela calmerait certains esprits car cela supprimerait des incertitudes quant à un éventuel transfert d'emplois dans un autre pays.

Que pensez-vous d'une modification législative afin de resserrer les dispositions de la loi pour qu'elle reflète l'intention de gens comme M. Mazankowski au moment où elle a été rédigée?

M. Joseph Galimberti: La loi a été rédigée pour refléter la volonté du Parlement. Elle exprime la volonté du Parlement.

L'hon. John McCallum: Ainsi, vous ne voyez pas d'inconvénient à une telle éventuelle modification?

M. Joseph Galimberti: Nous nous intéresserions vivement à toute modification envisagée si elle portait seulement et explicitement sur Air Canada. Mais pour ce qui est de ce que le Parlement décide de faire...? Eh bien, nous serions fort intéressés mais je ne vais pas vous proposer une orientation quelconque pour infléchir les intentions du Parlement à l'avenir.

L'hon. John McCallum: D'accord. J'ai posé mes questions.

M. Sukh Dhaliwal: Accepteriez-vous un remaniement de la loi pour garantir qu'Aveos se conforme dans la même mesure qu'Air Canada?

Me Louise-Hélène Sénécal: Nous ne pensons pas que les dispositions de la loi exigent qu'Aveos se conforme. Nous ne pensons pas que ce soit ce que la loi dispose ou ait l'intention de disposer.

M. Sukh Dhaliwal: Non. Je vous demandais si vous verriez d'un bon oeil qu'Aveos soit assujettie aux dispositions de la loi.

Vous dites ne pas savoir si Aveos se conformera aux dispositions de la loi. Air Canada s'y conforme mais nous ne savons pas si Aveos s'y conformera, étant donné le libellé actuel de la loi.

Ainsi, souhaiteriez-vous que des modifications soient apportées pour assujettir Aveos à la loi? C'est là ma question.

Me Louise-Hélène Sénécal: Eh bien, nous ne pensons certainement pas que le gouvernement devrait légiférer pour imposer des restrictions à une entreprise commerciale. Une telle notion est inusitée.

M. Brian Jean: Ça ne l'est pas dans le cas d'une république bananière.

Me Louise-Hélène Sénécal: Cela imposerait des obligations à une entreprise donnée. Le gouvernement du Canada doit légiférer de façon générale, les mesures s'appliquant à tous sans discrimination.

Le président: Il faut dire que nos témoins représentent Air Canada et pas d'autres sociétés.

Me Louise-Hélène Sénécal: Exactement.

Le président: Si les membres du comité le souhaitent, nous pouvons demander aux représentants d'Aveos de comparaître mais cela ne signifie pas qu'ils le feront. Ils n'y sont pas obligés. Les représentants d'Air Canada sont ici pour discuter de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et de l'application de cette loi de leurs points de vue.

Nous aurons une dernière série de questions de trois minutes.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Je pense que je vais demander d'être assigné comme témoin pour la question de M. Byrne.

Êtes-vous au courant, madame Sénécal, qu'Aeroman a actuellement six unités d'entretien et projette d'en faire construire 16 dans les prochains mois?

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est possible.

M. Michel Guimond: J'ai ici le rapport de gestion du premier trimestre d'Air Canada. À la page 29, où il est question du plan de restructuration d'Aveos, on dit:

Les modalités de l'Entente sur les régimes de retraite et avantages complémentaires ont aussi été modifiées en vue de reporter à avril 2011 la détermination des actifs de retraite et des déficits de solvabilité qui s'y rapportent [...]

Qu'est-ce que cela veut dire?

Me Louise-Hélène Sénécal: Qu'est-ce que cela veut dire?

• (1235)

M. Michel Guimond: Que va-t-il se passer en avril?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je croyais qu'on était ici pour parler de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et des activités d'entretien.

En quoi nos analyses et nos obligations...

M. Michel Guimond: C'est vrai, vous avez raison.

Je vais poser la question à M. Michel Bissonnette.

Monsieur Bissonnette, vous êtes basé à Montréal?

[Traduction]

M. Michel Bissonnette: Oui, je le suis.

[Français]

M. Michel Guimond: D'accord.

À la question de M. Bevington, vous avez répondu que les avions se déplacent partout dans le monde et que si vous êtes rendus à Lima, au Pérou, et qu'il y a un voyant lumineux qui s'active, vous vous attendez à ce que l'avion se fasse réparer là-bas.

Est-ce qu'il se fait des activités de révision en dehors de Montréal, Mississauga et Winnipeg? S'en fait-il ailleurs?

[Traduction]

M. Michel Bissonnette: Comme je l'ai déjà dit, le seul autre endroit où on effectue des révisions complètes, à part Montréal et Winnipeg — parce que Toronto est un centre opérationnel —, est Vancouver.

[Français]

M. Michel Guimond: D'accord.

Toutefois, la compagnie n'était pas dans l'obligation de maintenir, à Vancouver, un centre d'*overhaul*.

[Traduction]

M. Michel Bissonnette: Non.

[Français]

M. Michel Guimond: Avec le temps qu'il vous reste, décrivez-moi ce qu'on fait.

Est-ce exact de dire que l'entretien consiste à changer un pneu, par exemple. C'est de la petite maintenance. C'est quand même un gros avion, mais c'est de la petite maintenance qui peut durer une journée ou une nuit. Vous profitez de la nuit et du lendemain matin, quand l'avion ne vole pas, pour faire des réparations. C'est de la petite maintenance.

Toutefois, pour l'*overhaul*, cela prend habituellement combien de temps?

[Traduction]

M. Michel Bissonnette: Vous êtes bien informé sur les activités de maintenance en piste d'Air Canada, je vous le concède. La révision complète concerne tout ce qui prend plus d'une journée, quel que soit le temps nécessaire.

[Français]

M. Michel Guimond: D'accord.

J'ai visité vos centres d'entretien, il y a plusieurs années. J'ai pu voir qu'il restait seulement le squelette de l'avion. On avait enlevé la peau et c'était un squelette.

Vous dites que tout est défait, alors ça doit prendre plus qu'une journée. Combien de temps peut durer un *overhaul*?

[Traduction]

M. Michel Bissonnette: Certains des appareils ont nécessité plus de 90 jours.

[Français]

M. Michel Guimond: Vous dites 90 jours.

[Traduction]

M. Michel Bissonnette: C'est tout ce qui prend plus d'une journée, quel que soit le temps nécessaire pour faire toutes les vérifications sur l'appareil.

Le président: Merci, monsieur Guimond.

Monsieur Bevington, vos dernières remarques.

M. Dennis Bevington: Je suis d'accord avec mon collègue du Parti libéral. De toute évidence, les rapports entre Air Canada et Aveos sont de la plus haute importance dans la question pour laquelle nous vous avons invité à venir témoigner. En effet, Aveos accomplit le travail prescrit par votre statut de continuation. Le fait que vous ne puissiez répondre aux questions que nous vous posons signifie que votre présence ici...

Qui au sein de la société pourrait répondre à ma question concernant d'éventuelles propositions faites par Aveos à Air Canada en vue de relocaliser une installation de maintenance?

Me Louise-Hélène Sénécal: Nous vous avons dit que nous ne pensons pas qu'il y ait de telles propositions.

M. Michel Bissonnette: C'est cela.

M. Dennis Bevington: Il n'y en pas ou vous ne pensez pas qu'il y en ait?

Me Louise-Hélène Sénécal: Eh bien, nous ne pensons pas qu'il y en ait.

M. Dennis Bevington: Faudrait-il s'adresser à quelqu'un d'autre au sein de la société pour obtenir une réponse plus ferme?

Me Louise-Hélène Sénécal: Non.

M. Joseph Galimberti: Non.

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible]

M. Dennis Bevington: Eh bien, ce n'est pas la réponse qu'on m'a donnée quand j'ai demandé la dernière fois. De toute façon, c'est mon temps de parole.

Ainsi, et étant donné que nous n'obtenons pas de réponse quant au rapport entre Air Canada et Aveos, et si ces réponses ne nous parviennent pas plus tard, alors vous ne nous êtes d'aucune utilité en l'occurrence. Y a-t-il des gens au sein de la société qui pourraient nous donner des réponses plus fermes sur les rapports entre la société et Aveos?

M. Joseph Galimberti: Soyons clairs. Nous nous sommes engagés à vous fournir plus tard le plus de renseignements possible. Manifestement, si dans le contrat conclu entre nous et Aveos il y a des éléments confidentiels, il est entendu que nous ne pouvons pas de notre propre chef faire entorse à cela ici aujourd'hui. Fondamentalement, c'est inacceptable. S'il nous est possible de divulguer exactement les renseignements que vous avez demandés, nous le ferons, dans les plus brefs délais.

M. Dennis Bevington: Si les renseignements que nous souhaitons obtenir découlent d'une loi du Parlement et s'ils portent sur votre propre charte, assurément, c'est du domaine public.

M. Joseph Galimberti: Eh bien, non, vous demandez... Nous parlons ici au nom d'Air Canada et nous vous avons dit au nom d'Air Canada que la société se conformait aujourd'hui aux dispositions de la loi et qu'il est de notre intention de continuer de le faire à l'avenir.

• (1240)

M. Dennis Bevington: Je sais, je comprend cela...

M. Joseph Galimberti: Quant à nos rapports avec Aveos, qui n'est pas le sujet de discussion immédiat, nous allons consulter Aveos dans la mesure du possible et revoir les contrats. Nous verrons s'il est possible de divulguer d'autres renseignements. Les contrats en question entre nous et Aveos sont des accords commerciaux et n'ont rien à voir avec les rouages de la société.

M. Dennis Bevington: Les renseignements que nous cherchons à obtenir n'ont rien à voir avec vos accords commerciaux avec Aveos. Ils portent sur la situation d'Aveos par rapport à cette loi, cette loi que nous avons sous les yeux.

Me Louise-Hélène Sénécal: D'accord, peut-être...

M. Dennis Bevington: Vos accords commerciaux ne nous intéressent pas. Ce qui nous intéresse...

M. Joseph Galimberti: Mais ces accords vous intéressent.

Le président: Je pense que je vais devoir intervenir ici.

M. Joseph Galimberti: En deux mots, je vous dirai simplement qu'Air Canada se conforme aux dispositions de la loi. Nous avons l'intention de continuer dans cette voie. Les représentants de Transports Canada ont comparu et vous ont dit quelle était leur interprétation de la conformité et ils ont confirmé notre stricte observation.

Quant aux détails de nos rapports avec Aveos — et vous posez une question fondamentale quant au contrat que nous avons conclu avec cette société — nous vous avons dit que nous allions consulter cette société et aussi rapidement que possible, déterminer si nous pouvons partager ces renseignements. Le cas échéant, nous les partagerons.

Le président: Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci.

Tout d'abord, je tiens à vous dire que vous avez donné réponses à toutes mes questions. Je vous remercie d'être venus aujourd'hui et de l'avoir fait.

Nous avons déjà établi qu'Air Canada est propriété d'actionnaires, dont 75 p. 100 sont Canadiens. C'est bien cela, n'est-ce pas?

Une voix: Oui.

Me Louise-Hélène Sénécal: Au moins 75 p. 100.

M. Joseph Galimberti: Au minimum.

M. Brian Jean: C'est cela, au minimum.

A-t-on établi la valeur approximative d'Air Canada? À combien s'élevait-elle? Si vous me donnez ce chiffre demain...

Me Louise-Hélène Sénécal: Plus de...

M. Brian Jean: Quatre milliards de dollars?

Me Louise-Hélène Sénécal: Eh bien tout dépend de la façon dont on calcule la valeur.

M. Brian Jean: Comme je ne dispose que de deux minutes, donnez-moi une approximation.

Me Louise-Hélène Sénécal: Plusieurs milliards.

M. Brian Jean: C'est donc plusieurs milliards. C'est beaucoup d'argent, propriété de Canadiens...

Me Louise-Hélène Sénécal: Oui.

M. Brian Jean: Mes parents détenaient des terres dans des pays d'Amérique du Sud. Il y a eu nationalisation et c'est plus ou moins exactement ce que la coalition propose de faire aujourd'hui, en adoptant une nouvelle loi. À la suite de la nationalisation, la valeur des terres de mes parents en Amérique du Sud a chuté considérablement en raison de restrictions gouvernementales. Vous me suivez? Voilà essentiellement ce que l'on propose ici. Si le gouvernement par intervention parlementaire restreint la capacité d'Air Canada de fonctionner dans un milieu concurrentiel, qu'advient-il du prix des actions? Qu'advient-il de ces 5 milliards de dollars ou 10 milliards de dollars?

M. Joseph Galimberti: Le prix de l'action chuterait et en outre, on porterait atteinte à la viabilité à long terme de la société. Nous avons affaire ici à une société qui n'a pas par le passé connu d'énormes succès financiers. C'est la bagarre perpétuelle pour se maintenir dans l'industrie aérienne.

M. Brian Jean: En fait, vos concurrents ne sont pas des concurrents canadiens, pour l'essentiel. Évidemment, il y a WestJet. Mais le gros de vos concurrents sont toutes les lignes aériennes du monde, y compris toutes celles...

Me Louise-Hélène Sénécal: Les Américains...

M. Brian Jean: ... des États-Unis. Si Air Canada était la seule société dont on restreindrait la capacité de fonctionner de façon indépendante, le prix des actions chuterait de façon spectaculaire, minant probablement la confiance des gens pendant des années et sapant une quantité énorme de richesses détenues par des Canadiens indépendants qui ont investi dans votre société. Est-ce que je me trompe?

M. Joseph Galimberti: Non.

M. Brian Jean: Soyez honnête, cela ne vous effraie-t-il pas un peu?

M. Joseph Galimberti: Oui. Écoutez, la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada d'origine est un obstacle à notre liberté commerciale. Nous devons déployer d'importants efforts pour structurer de façon viable notre organisation tout en respectant la loi,

et nous avons l'intention de continuer à la respecter. Quant à l'élargissement des restrictions, je ne voudrais pas que cela compromette la viabilité d'une entreprise qui emploie 23 000 Canadiens et sert...

M. Brian Jean: ... et qui appartient à ...

M. Joseph Galimberti: Et qui appartient, à 75 p. 100 au moins, à des Canadiens.

M. Brian Jean: Ce sont donc aux Canadiens qu'appartiennent les 5 ou 10 milliards de dollars que vaut Air Canada, mais ces montants seraient réduits, n'est-ce pas?

M. Joseph Galimberti: Oui.

M. Brian Jean: Je n'ai plus de questions. Merci.

Le président: Merci.

Nous devons régler certaines affaires du comité. M. McCallum allait le faire en invoquant le Règlement. Je vais tout simplement lui laisser la parole pendant 40 secondes.

L'hon. John McCallum: Merci, monsieur le président.

Vous semblez laisser entendre qu'Aveos et Air Canada sont deux entités tout à fait distinctes. J'avancerais plutôt l'hypothèse qu'elles sont en fait indissociables. Aveos s'occupe de l'entretien d'Air Canada. Vous songez à transférer des employés d'une entreprise à l'autre. Il me semble donc qu'à de nombreux égards, vous n'êtes ni plus ni moins qu'une seule entité.

Alors, Air Canada est propriétaire de quel pourcentage d'Aveos?

•(1245)

Me Louise-Hélène Sénécal: Elle ne détient que très peu de parts.

L'hon. John McCallum: Je sais. N'est-ce pas à hauteur de 30 p. 100 et des poussières?

Me Louise-Hélène Sénécal: C'est moins encore.

L'hon. John McCallum: Je sais que c'est moins de 50 p. 100, mais c'est tout de même considérable. C'est dans les 30 p. 100, n'est-ce pas?

Me Louise-Hélène Sénécal: Je n'ai pas sous les yeux le chiffre exact.

Le président: Je vous demanderais...

Me Louise-Hélène Sénécal: Il s'agit de parts minoritaires. Nous pourrions vous fournir ces chiffres.

M. Joseph Galimberti: C'est du domaine public. Il nous fera plaisir de vous fournir ces renseignements.

L'hon. John McCallum: Merci, monsieur le président.

Le président: Merci.

Là-dessus, j'aimerais remercier nos invités d'aujourd'hui. Nous vous sommes reconnaissants d'avoir pris le temps de comparaître. Je suis convaincu que nous aurons l'occasion de vous revoir.

Me Louise-Hélène Sénécal: Joyeuses fêtes à tous.

Le président: Merci, et à vous aussi.

Chers membres du comité, nous devons régler quelques points.

Dans la réponse de Nav Canada et du ministère, on soulevait une question à l'égard du bruit, qui a été renvoyée à Santé Canada. J'informe le comité que je vais envoyer le tout à Santé Canada pour obtenir des réponses à certaines des questions.

En outre, un budget vous a été distribué. J'aurais besoin que quelqu'un le propose.

M. Mayes le propose, appuyé par M. Dhaliwal.

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

Merci à tous ceux qui nous assistent quotidiennement.

Le président: Merci.

Là-dessus, je vous souhaite à tous un Joyeux Noël et une Bonne année.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>