



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 053 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 8 mars 2011

—
Président

M. Merv Tweed

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

Le mardi 8 mars 2011

•(1105)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous et bienvenue à la 53^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement, nous effectuons aujourd'hui l'étude des questions liées à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ou LPPCAC.

Nous accueillons aujourd'hui des représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, Section locale 1751, soit Marcel St-Jean, président, Jean Poirier, vice-président, Richard Guay, secrétaire archiviste, et Serge Gélinas, secrétaire trésorier. Nous vous souhaitons la bienvenue parmi nous aujourd'hui.

Je sais que vous connaissez le déroulement des procédures; je vous demanderais donc de commencer votre exposé. Nous passerons ensuite aux questions des membres du comité.

Merci.

[Français]

M. Jean Poirier (vice-président, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale - Section locale 1751): Monsieur le président, membres du comité, bonjour.

Je vous remercie de nous recevoir aujourd'hui. Nous sommes ici pour vous expliquer comment Air Canada a failli à son devoir de respect de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada en vendant ses centres de révision à AVEOS.

Faisons un retour dans le passé afin de vous imprégner du sens et de la raison pour laquelle le gouvernement fédéral conservateur de l'époque a inclus la mesure contenue à l'alinéa 6(1)d, qui se lit comme suit:

6. (1) Les clauses de prorogation de la Société comportent obligatoirement :
- 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;

Pour protéger et renforcer cette disposition, le gouvernement a ajouté les alinéas 7 a) et 7 b), qui se lisent comme suit:

7. La Société et ses actionnaires et administrateurs ne peuvent :
- a) demander la prorogation de la Société sous le régime d'une autre autorité législative;
 - b) établir des statuts ou des règlements incompatibles avec toute disposition visée au paragraphe 6(1).

Comme autre gage de protection, le paragraphe 2(3) nous indique que:

2. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente loi.
- (3) Les dispositions de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles de la Loi canadienne sur les sociétés par actions, de ses textes d'application ou de toute autre mesure prise sous son régime.

Pour s'imprégner du sens de la loi, il faut retourner au 12 avril 1988 alors que le vice-premier ministre conservateur et ancien ministre des Transports, Don Mazankowski, a fait l'annonce du projet de loi C-129 à la Chambre des communes. Le vice-premier ministre a alors déclaré que les centres d'entretien et de révision de Montréal, Winnipeg et Toronto étaient un élément fondamental pour le succès de la compagnie Air Canada, que l'entretien des avions de la compagnie continuerait de se faire à ces endroits et que pour tout changement de location et transfert des activités d'entretien d'Air Canada la loi devrait être modifiée.

Cela en dit beaucoup sur le sens et l'esprit de cette loi.

Les députés libéraux et néo-démocrates de l'époque, MM. John Turner, Brian Tobin, Ed Broadbent, David Orlikow ne croyaient en rien aux garanties que les conservateurs donnaient aux employés des bases de révision et d'entretien concernant le maintien de leurs emplois pour la révision des appareils d'Air Canada. Ces députés croyaient que les conservateurs lançaient de la poudre aux yeux aux habitants de Winnipeg, alors que des élections fédérales ont eu lieu peu de temps après le dépôt de ce projet de loi. Les conservateurs, afin de convaincre les députés et les électeurs concernant les garanties de cette loi, ont fait affaire avec les hauts fonctionnaires du gouvernement, ainsi qu'avec des experts, dans le but de définir clairement l'intention et l'esprit de cette loi. C'était pour enlever toute ambiguïté et empêcher toute possibilité de contourner la loi.

Mme Janet Smith, la sous-ministre au Bureau de Privatisation et des Affaires Règlementaires de l'époque, accompagnée de M. Doug Lewis, avocat-conseil général, sont venus témoigner devant le comité législatif afin de démontrer et d'expliquer l'esprit et le cœur de la loi. Ils ont affirmé qu'il n'y a pas de mesure plus forte qu'une disposition de la loi et que si ces conditions sont précisées dans les statuts de prorogation, il faudrait le vote des deux tiers des actionnaires pour les modifier.

[Traduction]

Le président: Monsieur Poirier, M. Jean invoque le Règlement.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Pardonnez-moi, mais vous parlez si fort qu'il est difficile d'entendre en français d'une oreille et en anglais de l'autre. Si vous pouviez parler normalement dans le micro, vous nous faciliteriez la tâche à tous.

M. Michel Guimond (Montmorency—Charlevoix—Haute-Côte-Nord, BQ): C'est d'autant plus difficile de bien entendre quand on parle avec son voisin.

M. Brian Jean: En effet. C'est difficile pour n'importe quelle communication, même avec les sonneries de téléphone.

[Français]

Le président: Merci.

M. Jean Poirier: D'accord, je vais parler moins fort.

On soulignait de plus ce qui suit:

Celles des installations d'entretien se trouvent non seulement dans la Loi mais également dans les statuts. On ne peut pas les changer à moins de modifier la Loi. On ne peut offrir de garantie plus sûre.

Voici la question qu'a posée le député conservateur de Winnipeg, George Minaker, pour être certain d'avoir bien compris:

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 de faire n'importe quoi même plus tard? Sauf erreur, ils ne peuvent pas le faire non plus en recourant à un vote à la majorité des deux tiers [...]

La réponse de Mme Smith, la haute fonctionnaire experte de ces questions, fut: « C'est exact. Le seul moyen pour eux est que quelqu'un modifie la Loi ».

Je cède maintenant la parole à mon confrère Serge Gélinas.

• (1110)

M. Serge Gélinas (secrétaire trésorier, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale - Section locale 1751): Deux autres experts, le professeur Fred Lazar, économiste bien connu et respecté de l'Université York, et l'économiste Arthur Donner, sont venus témoigner devant le comité législatif en 1988. Voici ce qu'ils ont dit dans leur témoignage.

Les actionnaires privés de la nouvelle compagnie n'auront pas d'autre choix que d'intenter des poursuites contre le gouvernement pour que la clause du maintien des centres de révision soit modifiée. Le maintien des centres de révision est d'ordre public, comme la Loi sur les langues officielles. Ce sont là des décisions qui touchent l'ordre public et que je considère comme faisant partie du rôle relatif à l'ordre public.

Comme derniers experts, le comité législatif de 1988 invita le président d'Air Canada, Pierre Jeannot, ainsi que Claude Taylor, président du conseil d'administration, à faire un témoignage et à répondre aux questions. Voici quelques-unes de ces questions:

« Est-ce qu'Air pourrait envisager de se débarrasser de ses centres de révision, même si cela ne figure pas dans la loi? »

La réponse de M. Jeannot a été non.

« Quelle est la définition d'un centre de révision? »

La réponse de M. Jeannot a été: « Vous pouvez en fait démonter entièrement un appareil et le remonter. Les installations qui peuvent effectuer ces genres de travaux sont appelées des centres de révision. »

M. Michel Bissonnette, premier directeur, Entretien des moteurs et cellules d'aéronefs à Air Canada, lors de son témoignage du 14 décembre 2010 devant le Comité permanent des transports, confirma la position de M. Jeannot en ce qui concerne la définition d'un centre de révision. Voici ses propos. « Les centres de révision effectuent ce que j'appellerais des travaux majeurs. Ils effectuent la maintenance à long terme des moteurs, des cellules et des composantes. »

Voilà ce qui donnait un sens et une crédibilité aux propos des politiciens conservateurs de l'époque.

Le député conservateur George Minaker dira, en réponse aux syndicats impliqués, dont l'Association internationale des machinistes, que ce projet de loi protège les employés et qu'il nous protège de toute tentative d'Air Canada de se débarrasser ou de vendre ses services d'entretien et de révision générale. Le secrétaire parlementaire du vice-premier ministre et président du Conseil privé, M. Jim Hawkes, en rajoute en disant que le milieu de travail des employés, leurs avantages, leur avenir, tout cela est garanti.

Aujourd'hui, avec du recul, nous devons remercier les partis de l'opposition de l'époque d'avoir questionné sans relâche le Parti conservateur qui, en période d'élections, se devait d'être clair sur la question des centres de révision, et ce, en faisant témoigner de nombreux experts. Si le gouvernement de l'époque n'avait pas mis ces protections blindées, des milliers de travailleurs de ces bases de révision seraient sans emploi, et Air Canada suivrait le profil de compagnies bas de gamme en donnant des contrats de maintenance à des pays comme le El Salvador et le Costa Rica, qui n'ont pas les mêmes standards de qualité et de sécurité.

Les craintes démontrées en 1988 par les députés Grondin et MacLellan, si le gouvernement ne faisait pas appliquer la loi comme elle se doit, seraient fondées. Voici les propos des députés:

En privatisant, ce sont les Canadiens et les Canadiennes qui paieront la note une fois de plus, car les services et la sécurité des voyageurs diminueront puisque les profits seront les seuls stimulants de l'entreprise. Que se produira-t'il si l'on fait appel à la sous-traitance à l'extérieur du Canada ?

Le gouvernement de l'époque, en établissant une loi garantissant le maintien des centres d'entretien et de révision, garantissait un service de maintenance impeccable pour la sécurité des passagers. Cette sécurité est due à nos mécaniciens consciencieux, professionnels et expérimentés qui assurent aux passagers d'Air Canada un voyage en toute sécurité. Si l'entretien n'est plus effectué par Air Canada dans ses centres de révision, que la maintenance est faite par des sous-traitants comme AEROMAN au El Salvador, alors c'est évident que la sécurité va baisser.

• (1115)

Si la loi n'est pas appliquée et respectée, vous pourriez un jour devoir répondre aux contribuables canadiens, aux médias, à vos proches et, ultimement, à vous-mêmes à la question qui suit. Pourquoi avoir joué avec la sécurité de vos concitoyens? Imaginez-vous le pire scénario. Un jour, vous pourriez en être la victime.

M. Jean Poirier: Voici nos recommandations:

1. Qu'Air Canada se conforme à la loi en redevenant propriétaire de ses centres de révision;

2. Que la décision du Conseil canadien des relations industrielles concernant la transition des employés d'Air Canada vers le sous-traitant AVEOS soit annulée, ceci le temps que le gouvernement se prononce sur la loi;

3. Que tout déplacement d'employés d'Air Canada prévu par AVEOS sur le boulevard Alfred-Nobel à Ville Saint-Laurent n'appartenant pas à Air Canada soit suspendu, ceci le temps que le gouvernement se prononce sur la loi.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Lamoureux.

Monsieur Byrne, invoquez-vous le Règlement?

L'hon. Gerry Byrne (Humber—St. Barbe—Baie Verte, Lib.): Merci.

En ce qui concerne notre examen de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, quand les représentants de cette société ont témoigné devant le comité, en particulier la conseillère juridique, je leur ai demandé à plusieurs reprises s'ils s'étaient entendus avec leur sous-traitant, Aveos, pour assurer le maintien d'une présence continue.

Je leur ai demandé, en fait, si le contrat conclu entre Air Canada et Aveos comprenait une clause garantissant qu'Aveos continuerait d'exploiter les trois centres de révision figurant dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. La conseillère juridique d'Air Canada a indiqué que la société n'était pas prête à répondre pour le moment, ne sachant pas quelle information elle pouvait divulguer ou non en raison des répercussions juridiques que pourrait avoir cette divulgation sur leur partenaire, Aveos.

Il me semble que l'avocate d'Air Canada avait indiqué qu'elle nous dirait ultérieurement s'il existait une clause dans le contrat liant Air Canada et Aveos garantissant que cette dernière continuerait d'exploiter ses centres de Montréal, Mississauga et Winnipeg. Puis-je demander au greffier, par votre entremise, si Air Canada a daigné nous répondre ou si on se moque de nous?

Le président: Je ne suis pas certain qu'on nous ait répondu. Je sais par contre qu'on a distribué un document ce matin. Je n'ai pas eu l'occasion de le lire, mais j'ai l'impression que des employés d'Air Canada écoutent notre débat, et s'ils n'ont pas répondu, je leur enverrai directement une lettre pour qu'ils le fassent.

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

Si des représentants d'Air Canada se trouvent dans la salle et qu'ils ne veulent pas transmettre au comité les renseignements qu'ils ont promis de lui communiquer lors de leur témoignage, consigné au compte rendu, qu'ils sachent qu'ils pourraient faire l'objet d'une motion d'outrage.

Le président: J'évitais de sauter aux conclusions avant d'avoir lu le document...

L'hon. Gerry Byrne: Je crois qu'ils ont amplement eu le temps de répondre.

Le président: ... mais nous le leur demanderons certainement.

Monsieur Lamoureux.

M. Kevin Lamoureux (Winnipeg-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Je suis entièrement d'accord avec Brian au sujet d'Air Canada. C'est un petit jeu qui ne me plaît guère. Je considère qu'Air Canada a le devoir de respecter les lois du Parlement. Selon les dispositions de la loi et les discussions qui ont mené à l'adoption de la loi à l'époque, les dirigeants et le conseil d'administration d'Air Canada doivent s'assurer de respecter la loi. Personnellement, je crois qu'ils ne le font pas.

Je sais que j'ai eu l'occasion de discuter de la question au sein de notre caucus, et je suis heureux que Mme Neville soit là cet après-midi, car nous avons besoin d'information. Cette question est importante, pas seulement pour moi et Mme Neville, mais pour bien des gens.

J'ai aimé l'exposé de Jean, qui était rempli d'émotions, et avec raison. Ce sont des milliers d'emplois qui sont en jeu à Winnipeg, Montréal et Mississauga, et même, dans une certaine mesure, Vancouver.

J'ai récemment eu l'occasion de rencontrer un certain nombre d'employés d'Air Canada en poste à Winnipeg. Ils étaient venus en grand nombre — de 80 à 100 travailleurs — par une température de moins 25 degrés.

Le point qui me préoccupe, et que je soumettrai d'ailleurs aux témoins, c'est que quand j'ai rencontré ces travailleurs, ils pensaient clairement qu'Air Canada enfreint la loi et voulaient que leurs députés à Ottawa l'obligent à rendre des comptes en vertu de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Suis-je dans le vrai? Est-ce l'impression générale que vous avez en votre qualité de représentants syndicaux, pas seulement de la part des employés de Winnipeg, mais également de ceux de Mississauga et de Montréal?

• (1120)

[Français]

M. Serge Gélinas: En 1988, on a étudié le coeur et l'esprit de la loi qui dit clairement que Air Canada est dans l'obligation de garder ses centres de maintenance et de révision au Canada dans les trois villes mentionnées, soit Montréal, Mississauga et Winnipeg. Or, considérant ce qui vous a été lu, il est clair et net qu'Air Canada ne respecte pas la loi actuellement. Parce qu'elle ne respecte pas la loi, on craint que plus 3 000 emplois ne soient en danger d'être transférés au Salvador et que les mises à pied se poursuivent au-delà de ce nombre. C'est notre crainte actuelle.

Je vais vous dire quelles protections on a et pourquoi on a cette crainte.

Air Canada fournit actuellement trois protections qui touchent nos emplois, de même que le secteur de l'aéronautique au Canada qui est présent dans toutes les provinces — le Manitoba, l'Alberta, la Colombie-Britannique, le Québec. Premièrement, il y a la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada qui garantit le maintien des centres où se font l'entretien et la révision des avions d'Air Canada ainsi que le maintien des emplois dans ces centres. Deuxièmement, Air Canada possède des avions qui ont besoin d'entretien. Troisièmement, dans notre convention collective, il y a une clause sur la sous-traitance, de sorte que si Air Canada veut envoyer des avions à l'étranger pour faire leur entretien, il doit y avoir a priori une discussion avec le syndicat. La compagnie doit s'entendre avec le syndicat si elle veut que le travail se fasse à l'extérieur du pays.

Abordons maintenant nos craintes. Premièrement, si jamais le gouvernement conservateur qui est au pouvoir ne faisait pas respecter la loi, les emplois se retrouveraient chez Aveos et seraient ultimement déplacés au Salvador. Les trois protections que nous avons avec Air Canada ne s'appliqueraient plus, puisque la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada s'applique uniquement à Air Canada. Elle ne s'applique pas à Aveos. Aveos ne serait pas dans l'obligation de maintenir les trois centres d'entretien et de révision. Deuxièmement, Aveos ne possède aucun avion et n'a donc pas besoin de services de réparation. Cela fonctionne par contrat. Cette protection serait aussi éliminée. Troisièmement, la clause de la sous-traitance est applicable parce qu'Air Canada a des avions. Or, Aveos n'a aucun avion, ce qui fait que la troisième protection disparaîtrait. C'est pour ces raisons qu'on craint que les emplois ne soient déplacés au Salvador.

Aussi, M. Calin Rovinescu, qui est actuellement président d'Air Canada, a fait ce qu'on appelle un « road show ». Il a expliqué qu'à partir de 2013, les employés d'Air Canada, qui seront alors chez Aveos, devront concurrencer avec les employés qui travaillent au Salvador sur le plan des salaires. Les travailleurs au Salvador gagnent 15 p. 100 de notre salaire. Il est impossible de concurrencer avec eux. Vu que le but ultime d'Air Canada et Aveos est de faire le maximum de profits dans un minimum de temps, on est assurés que dès 2013, l'industrie de l'aéronautique, plus particulièrement la maintenance, sera relocalisée au Salvador.

•(1125)

M. Jean Poirier: Lorsque Mme Sénécal et M. Bissonnette sont venus témoigner ici, ils vous ont fait un excellent *show* et vous ont dit de ne pas vous inquiéter, qu'Aveos allait continuer à construire des avions et pendant encore longtemps. Excusez-moi, mais le contrat entre Aveos et Air Canada se termine en juin 2013. J'en ai une copie entre les mains. Par ailleurs, j'ai deux certifications du ministère des Transports signées avec Aveos où il y a des dispositions concernant tous les avions canadiens.

Je vous rappelle que les seuls avions canadiens qu'Aveos répare sont ceux de la Défense Nationale, donc du gouvernement, et ceux d'Air Canada. La compagnie ne répare pas d'autres avions canadiens. Présentement, le ministère des Transports donne son accord pour ce que ces avions soient réparés au El Salvador et au Costa Rica. Je me mets dans la peau de tous ceux qui ont un choix difficile à faire car le 15 avril est la date limite pour les employés pour décider s'ils se joignent à Aveos, s'ils prennent leur retraite ou s'ils démissionnent. Ils doivent faire un choix ultime. Ces travailleurs savent qu'ils n'auront plus d'emploi dans deux ans. La loi n'a pas été respectée. C'est là où on en est aujourd'hui et c'est très important. Notre rencontre avec vous aujourd'hui est très importante et on s'attend au soutien de tous les partis.

Le président: Merci, monsieur Poirier.

Monsieur Guimond, vous avez sept minutes.

M. Michel Guimond: Merci, monsieur le président.

Pour interpréter une loi — je ne veux pas perdre tout mon temps à expliquer le processus d'interprétation des lois —, deux éléments nous guident: le libellé de la loi, c'est-à-dire le texte de la loi et l'esprit de la loi. Un principe dit aussi que le législateur n'écrit pas pour rien dire. Lorsque le législateur conservateur de 1988 a déterminé les obligations d'Air Canada, c'était justement pour éviter les inquiétudes qu'on a aujourd'hui. La première obligation est que la Loi sur les langues officielles doit être respectée pour éviter qu'une compagnie comme Electrolux, dont le siège social est en Suède, écrive uniquement en anglais à ses employés unilingues francophones de l'Assomption. C'est un exemple. C'est aussi pour éviter que dans le cas où Air Canada — le nouveau Air Canada privatisé — était vendue à des Néerlandais, des *Dutch*, la Loi sur les langues officielles cesserait de s'appliquer. La deuxième obligation était qu'un siège social serait maintenu dans la Communauté urbaine de Montréal et la troisième, que des centres d'entretien et de révision seraient maintenus dans trois villes, soit Mississauga, Winnipeg et la Communauté urbaine de Montréal.

Selon vous — n'importe qui de vous quatre peut répondre —, Air Canada possède-t-il toujours actuellement des centres de révision générale?

M. Richard Guay (secrétaire archiviste, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale - Section locale 1751): Monsieur Guimond, membres du comité...

M. Michel Guimond: Répondez rapidement, s'il vous plaît.

M. Richard Guay: Si vous m'aviez posé cette question en octobre 2007 ou un peu avant, je vous aurais dit oui. Cependant, en 2007, Air Canada a vendu tous ses centres d'entretien et tous ses centres de révision technique à un conglomérat formé de KKR et Sageview Capital LLC, financé par la firme Lehman Brothers. Les prêts étaient garantis par Air Canada.

Aujourd'hui, je vous réponds qu'Air Canada ne possède plus de centres d'entretien et de révision technique au Canada. Il n'y en a

plus aucun. Si on se réfère au Rapport de gestion du premier trimestre de 2010 d'Air Canada, on peut lire ce qui suit: « Air Canada a conclu diverses opérations avec ses apparentés ACE et Aveos. En conséquence du Plan de restructuration d'Aveos, Air Canada et Aveos ont cessé d'être des apparentés. » C'est dans le rapport financier. Ils ne sont plus apparentés. De plus, dans le rapport financier de ACE de 2010, il est écrit: « [...] le 22 janvier 2010, ACE a conclu un accord de restructuration et de blocage avec Aveos, Soutien et services techniques ACTS Aéro Inc. (« ACTS Aéro »), des prêteurs et d'autres actionnaires. Aux termes de la restructuration, qui a été achevée le 12 mars 2010, ACE a cédé pour une contrepartie de néant [...] », c'est-à-dire qu'elle a cédé ses actions pour rien. ACE a cédé 36 millions de dollars à Aveos pour se départir de ses actions dans ACTS Aéro et ne plus avoir aucun lien avec la nouvelle société qui a été formée.

•(1130)

M. Michel Guimond: Je ne sais pas si vous étiez présent lors du témoignage de Mme Sénéchal ou si vous avez lu les « bleus » du comité. Or, Mme Sénéchal, conseillère juridique — je ne remet pas ici en question sa compétence, mais je considère qu'elle a essayé de nous en passer une vite dans sa réponse —, soutient qu'Air Canada n'a pas besoin d'employés dans ses centres de révision pour se conformer à la loi. Êtes-vous d'accord avec une telle assertion?

Autrement dit, une personne pourrait se tourner les pouces à Winnipeg, à Mississauga et à Montréal, et on dirait qu'on n'a pas besoin d'employés dans nos centres de révision. Que pensez-vous de la réponse de Mme Sénéchal?

M. Serge Gélinas: Nous sommes tout à fait contre la réponse donnée par Mme Sénéchal. Ce qu'elle a dit est faux.

Reportons-nous en 1988. Je vous citerai deux déclarations de personnes ayant participé à la rédaction de la loi. D'abord, M. Jim Hawkes a dit que « le milieu de travail des employés, leurs avantages, leur avenir sont garantis ».

On parle donc de la première garantie d'emploi.

Ensuite, je vous citerai M. Mazankowski en ce qui concerne les garanties d'emploi. Il disait ceci:

Certains ont également demandé que des garanties soient mises de l'avant en ce qui a trait au nombre d'employés de ces centres. Puis-je rappeler aux députés qu'il n'existe aucune garantie de ce genre à l'heure actuelle, pas plus qu'il n'existe dans la Loi actuelle sur Air Canada, de clause garantissant l'existence de ces principaux centres. Ce projet de Loi fournit donc des garanties qui n'existaient pas auparavant.

En 1988, ces personnes nous disaient que les emplois sont garantis aujourd'hui.

De plus, en ce qui concerne les emplois, il faut comprendre que nous n'avons pas de plancher d'emploi, comme à Montréal ou dans d'autres villes, mais bien un niveau d'emploi garanti. Cela veut dire que si Air Canada va bien, l'entreprise achète plus d'avions. Si plus d'avions sont achetés, plus d'entretien doit être réalisé, donc la compagnie a besoin d'un plus grand nombre de mécaniciens pour réaliser cet entretien. Or si Air Canada va moins bien, l'entreprise achète moins d'avions et a donc besoin d'un moins grand nombre de mécaniciens. C'est pour cette raison que nous parlons d'un niveau et non d'un plancher. Par contre, la loi est claire à ce sujet. Ce sont des employés d'Air Canada qui doivent faire la réparation des avions d'Air Canada et non des employés du Salvador. Les réparations doivent être faites par des employés d'Air Canada, au Canada.

M. Michel Guimond: À une question que je lui ai posé, Mme Sénéchal m'a répondu qu'Air Canada n'avait pas l'intention de faire affaire avec Aeroman. Je lui ai demandé pourquoi et elle m'a répondu: « Parce que je vous le dis. » C'est comme si elle me disait: « Si je vous le dis, c'est que c'est la vérité. » Je ne veux pas la traiter de menteuse. La raison qu'elle a invoquée est qu'Aeroman n'a pas la certification pour faire l'entretien des gros porteurs. Nous, les députés, ne connaissons rien à ce sujet, car nous sommes de milieux différents. Or, vous, vous êtes des spécialistes.

A-t-elle raison au sujet d'Aeroman? L'entreprise n'est-elle effectivement pas compétente? Combien de temps cela peut-il prendre pour qu'elle devienne compétente en la matière?

M. Marcel St-Jean (président, Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale - Section locale 1751): Dire qu'Aeroman ne fait pas l'entretien de gros porteurs est faux, et nous en avons la preuve. Dans le site Internet d'Aeroman, au Salvador, il est mentionné que la compagnie fait l'entretien des Boeing 737, 757 et 767, des Airbus A320. La compagnie s'occupe de gros porteurs.

M. Michel Guimond: Est-ce que ce sont des avions dont vous vous occupez?

M. Marcel St-Jean: Oui, exactement.

[Traduction]

Le président: Je vous demanderai de conclure votre réponse, puis nous passerons à M. Bevington.

[Français]

M. Marcel St-Jean: En ce moment, la compagnie TACA, au Salvador, pourrait faire 87 p. 100 de l'entretien des avions d'Air Canada. Cette entreprise a la capacité de le faire. Par ailleurs, elle continue à construire, de jour en jour, de nouveaux hangars.

À l'heure actuelle, Air Canada et Aeroman font déjà affaire ensemble. En ce moment, des pièces sont déjà envoyées au Salvador en provenance d'Air Canada pour y être entretenues. Ce sont des « échangeurs de chaleur ». Ce ne sera pas fait dans le futur, c'est plutôt une réalité actuelle. Voilà la preuve que Mme Sénéchal nous a menti. Au Salvador, Aeroman entretient déjà des Boeing 767.

Quand M. Bolouri a pris possession de la compagnie Aveos en 2007, il a été très clair au sujet de la maintenance lourde des avions. Il n'avait pas l'intention d'en faire ici, au Canada. Maintenant, où sera réalisée cette maintenance? S'il est propriétaire à environ 80 p. 100 d'Aeroman, au Salvador, nous sommes pratiquement certains que nos emplois seront perdus au profit du Salvador. Ce sont les Québécois et les Canadiens qui perdront leurs emplois. Pourquoi? Pour la simple raison que notre gouvernement ne veut pas faire respecter une loi assez simple à faire respecter. Cette loi est claire et nette, c'est-à-dire qu'Air Canada doit avoir ses centres de maintenance au Canada. Or Air Canada n'a plus de centres de maintenance au Canada. La preuve, c'est que le Conseil canadien des relations industrielles vient de dire que l'entreprise n'avait aucune attache avec Aveos, ce qui explique qu'Air Canada permette la transition qui sera faite très bientôt. Nous demandons donc au gouvernement d'intervenir.

•(1135)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur St-Jean.

La lettre dont j'ai parlé plus tôt ce matin a été envoyée à tous. J'ai demandé à ce qu'on l'imprime en anglais et en français et la distribue avant la fin de la présente séance.

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, la lettre a été envoyée, je le comprends.

Le président: Elle arrive du bureau du greffier.

L'hon. Gerry Byrne: Pourrions-nous obtenir des copies imprimées avant le départ des témoins?

Le président: Je viens de le dire, oui.

Nous passons à M. Bevington.

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

Je tiens à remercier les témoins de comparaître aujourd'hui et de faire la lumière sur bien des choses qu'Air Canada nous a dites. Je crois qu'il nous incombe de nous assurer que les témoins fournissent de l'information juste et répondent aux questions, mais de manière à nous communiquer des renseignements utiles. Mme Gravitis-Beck a certainement fait un témoignage crucial concernant la responsabilité des actionnaires dans la vente des centres de révision.

Ces centres ont-ils été vendus ou loués? Pourriez-vous nous donner des détails à ce sujet également?

[Français]

M. Jean Poirier: Est-ce que je pourrais d'abord vous parler un peu de Mme Gravitis-Beck, de façon à vous donner une partie du contexte?

Mme Gravitis-Beck, qui est haut fonctionnaire au ministère des Transports, est censée dire la vérité au gouvernement et en connaître plus que nous. On nous appelle souvent des « tourneurs de *wrench* ». De son côté, elle est censée connaître la loi. En 2006, la structure d'Air Canada avait changé. Les Services techniques Air Canada, ou ACTS, relevaient désormais de ACE Aviation.

J'aimerais comprendre pourquoi, dans son témoignage de 2010, Mme Gravitis-Beck a dit que les entreprises suivantes, soit les Service au sol Air Canada, les Services techniques Air Canada, qui est présentement Aveos, et Air Canada Cargo relevaient de la compétence législative du gouvernement. Quand elle est venue témoigner ici, elle a dit au gouvernement que la Loi sur les langues officielles était une obligation directe, que le maintien des centres de révision ne relevait pas du gouvernement, mais des actionnaires et que, par conséquent, le gouvernement n'avait pas à s'en mêler. J'aimerais savoir pourquoi Mme Gravitis-Beck a changé de discours en 2010. Ses propos de 2006 reflétaient ceux tenus par Mme Janet Smith en 1988. À ce moment-là, tout concordait.

En 2010, tout a été vendu et le CCRI a rendu une décision. À titre d'information, ces gens ont dit alors que le CCRI n'était pas l'autorité appropriée pour étudier la Loi sur Air Canada. Ils ont donc accepté un partage d'accréditation, sans tenir compte de la loi.

Est-ce que ça répond un peu à votre question sur Mme Gravitis-Beck, monsieur Bevington?

•(1140)

[Traduction]

M. Dennis Bevington: J'ai certainement l'impression que nous devons convoquer ces témoins de nouveau. Les témoignages se contredisent. Je vous sais gré de nous avoir expliqué la question de cette manière pour nous permettre de bien comprendre ce qui se passe. Les propos tenus pour justifier certaines mesures qui ne cadrent pas avec les déclarations faites précédemment et les témoignages entendus au début, quand la loi a été élaborée.

Sachez en outre que Mme Sénécal, conseillère juridique d'Air Canada, a affirmé que la société n'était pas tenue d'affecter des employés dans ses centres de révision pour se conformer à la loi. Autrement dit, elle a indiqué que même un édifice vide peut tenir lieu de centre de révision. Or, ce n'est évidemment pas ce qu'on entendait initialement dans la loi. La conclusion d'un contrat de location ou de cession de propriété quelconque des centres avec une autre entreprise aux fins d'exploitation ne suffit pas à satisfaire à l'esprit initial de la loi.

Me suivez-vous?

[Français]

M. Jean Poirier: Nos propos ne reposent pas sur des ouïe-dire, mais sur des textes législatifs. C'est le cas également de notre étude. MM. Fred Lazar et Arthur Donner, deux économistes reconnus qui, je crois, vont venir témoigner aujourd'hui, ont dit clairement que le seul moyen de vendre les centres de révision ou de faire en sorte que des employés d'autres compagnies y travaillent serait d'intenter des poursuites contre le gouvernement ou de dire à celui-ci de modifier la loi.

Je me demande si Air Canada a intenté de telles poursuites de façon à pouvoir contourner la loi. Sinon, est-ce que le gouvernement va demander à Air Canada de respecter la loi, faute de quoi il va intenter une poursuite contre la compagnie? C'est ce que les experts ont dit. Je vous répète le nom des deux experts: le professeur Fred Lazar, économiste bien connu et respecté de l'Université York, et l'économiste Arthur Donner. Ils sont venus témoigner en 1988 et ont très bien expliqué ces faits.

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Je laisserai le temps qu'il me reste à M. Maloway.

M. Jim Maloway (Elmwood—Transcona, NPD): Je vous remercie.

Je relève plusieurs inexactitudes dans la séance que le comité a tenue le 14 décembre, particulièrement au chapitre de ce qu'Aeroman peut faire au San Salvador.

J'ai en main un mémoire de 65 pages que J.P. Morgan a préparé en février 2007, dans lequel on cherche à encourager le secteur privé à investir. Il n'y est évidemment pas question de la Loi sur Air Canada; ce n'est qu'un document visant à attirer les investisseurs. On peut notamment y lire que la société a l'intention de faire l'entretien d'appareils au El Salvador. Je crois que le coût horaire est de 90 \$ au Canada et d'à peine 40 \$ au El Salvador.

On y évoque la possibilité de construire de nouveaux hangars. En page 8 de ce mémoire confidentiel du mois de février 2007, on parle d'une expansion substantielle de la filiale située au San Salvador visant à faire passer de quatre à seize le nombre de hangars. Pourriez-vous me dire combien de hangars ce centre compte actuellement?

[Français]

M. Serge Gélinas: Je crois qu'AEROMAN, au El Salvador, a maintenant six hangars pour l'entretien des avions. Compte tenu de la taille des terrains qu'elle possède, la compagnie pourrait avoir 16 hangars. Si c'était le cas, cela couvrirait amplement tout l'entretien qui se fait au Canada pour Air Canada et d'autres clients éventuels.

[Traduction]

Le président: Merci.

Je dois maintenant laisser la parole à M. Jean.

M. Brian Jean: Je vous remercie de témoigner aujourd'hui. Je vous sais gré de parler plus bas. Il est difficile de bien entendre avec tout ce qui se passe autour.

Sachez tout d'abord que je suis conservateur. Je n'ai jamais entendu autant de propos conservateurs de la part d'un syndicat; je suis donc heureux que vous comparaisiez aujourd'hui pour sonner l'alarme. Je suis fier de venir de Fort McMurray, la ville du Canada qui compte le plus grand nombre de syndiqués par habitant. Ayant moi-même fait partie d'un syndicat à une certaine époque, je tiens à ce que vous sachiez que je comprends.

J'aimerais savoir qui vous représentez. Vous témoignez au nom de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale, Section locale 1751. Vous représentez donc la section locale, n'est-ce pas?

•(1145)

[Français]

M. Jean Poirier: Je pourrais vous répondre oui et non parce que vous avez présentement devant vous le vice-président du district national qui représente tous les employés d'Air Canada partout au pays. La section locale et le niveau national sont représentés.

[Traduction]

M. Brian Jean: C'est ce que je me demande justement.

Voulez-vous ajouter quelque chose, monsieur Gélinas?

[Français]

M. Serge Gélinas: Je veux simplement vous dire qui nous représentons. Si je me trompe, dites-le moi.

Il y a eu une réunion où l'on expliquait aux membres de notre district les démarches politiques qui sont en cours. Tout le monde de partout au Canada était réuni. Il y avait le district et la Grande loge canadienne. Ils nous appuient, sur le plan politique, dans nos démarches visant à sauver des dizaines de milliers d'emplois.

[Traduction]

M. Brian Jean: C'est ce que je veux savoir. Je tiens à m'assurer que l'organisme national vous a donné une motion et vous a demandé de témoigner aujourd'hui pour représenter les membres du syndicat. Est-ce le cas? Vous avez reçu une motion vous autorisant à représenter tous les syndiqués.

Je veux m'assurer de savoir ce qu'il en est, car il est question de « section locale » dans l'ordre du jour, ce qui est très différent d'un syndicat national. Par exemple, combien de membres compte votre section locale?

[Français]

M. Marcel St-Jean: Nous avons environ 3 500 membres. Nous ne sommes pas ici en vertu d'une motion de notre syndicat national. Nous sommes appuyés par notre syndicat national et régional, soit le district et la Grande loge. Nous représentons les machinistes au Québec et au Canada.

[Traduction]

M. Brian Jean: Pour que tout soit bien clair, vous témoignez aujourd'hui au nom d'une organisation nationale?

[Français]

M. Marcel St-Jean: Oui, nous parlons au nom de tous les mécaniciens syndiqués d'Air Canada.

[Traduction]

M. Brian Jean: Et cette organisation vous a autorisé à témoigner en son nom. Je tente simplement de savoir ce qu'il en est. Le syndicat national vous a-t-il autorisé à témoigner et demandé de tenir les propos que nous avons entendus aujourd'hui?

[Français]

M. Marcel St-Jean: Oui, nous avons leur autorisation.

[Traduction]

M. Brian Jean: Merci.

Si vous êtes en désaccord avec quoi que ce soit que je puisse dire, n'hésitez pas à me le faire savoir. Nous ne disposons que de peu de temps pour poser des questions, malheureusement.

D'après ce que j'ai compris des témoignages d'Air Canada, Aveos effectue tous les services d'entretien au Canada. En fait, cette dernière est obligée, aux termes d'un contrat, d'effectuer ces services au pays, à moins qu'Air Canada ne l'autorise à le faire ailleurs. Est-ce le cas ou non, selon vous?

[Français]

M. Jean Poirier: Vous avez presque raison, mais je pourrais vous lire le mémoire d'entente...

[Traduction]

M. Brian Jean: Non, non...

M. Jean Poirier: Non, c'est...

M. Brian Jean:... je n'ai pas beaucoup de temps pour poser des questions. C'est mon problème.

M. Jean Poirier: Okay, c'est beau. Présentement...

M. Brian Jean: Et je veux que cela figure dans le compte rendu.

[Français]

M. Jean Poirier: Le contrat actuel entre Aveos et Air Canada, et non avec les employés, est valide jusqu'au 30 juin 2013. Les avions doivent être construits...

[Traduction]

M. Brian Jean: D'accord, c'est parfait. Donc, actuellement, j'ai entièrement raison.

[Français]

M. Jean Poirier: Par contre, cette décision peut être modifiée.

[Traduction]

M. Brian Jean: Je le comprends, mais actuellement, c'est le cas.

Vous comprenez, bien sûr, qu'Air Canada appartient à des actionnaires, dont 75 p. 100 seraient Canadiens. Il s'agit d'une des sociétés canadiennes qui connaissent le plus grand succès. C'est, en

fait, l'une des meilleures compagnies aériennes du monde; elle figure parmi les transporteurs aériens les plus sécuritaires, et serait peut-être même la compagnie la plus sécuritaire. Je vous félicite d'ailleurs pour les efforts que vous et les membres du syndicat avez déployés pour assurer la position de la compagnie. Je vous en suis reconnaissant, comme l'est, j'en suis certain, toute la population canadienne.

Il y a énormément d'actions d'Air Canada en circulation. Je constate que leur prix a malheureusement diminué depuis la séance du 10 décembre. Elles s'échangent tout de même à 2,50 \$, alors qu'il y a un an, en avril 2010, elles valaient 1,30 \$. Elles s'échangent donc presque au double du prix de l'an dernier. Air Canada semble donc s'en sortir fort bien.

Je me demande toutefois si des employés ont reçu un avis de mise à pied d'Aveos par suite de la décision du Conseil canadien des relations industrielles?

[Français]

M. Jean Poirier: Oui, il va y avoir des avis de licenciement. On prévoit 272 mises à pied pour l'été prochain. Pour ce qui est de savoir si c'est dû à la transition, je ne pourrais pas vous le dire.

[Traduction]

M. Brian Jean: Il s'agit de mises à pied saisonnières. Il n'y en a eu aucune jusqu'à présent.

La décision récente du CCRI a-t-elle également eu des effets sur les salaires, les avantages sociaux ou les régimes de retraite? Avez-vous noté des changements à cet égard?

[Français]

M. Jean Poirier: Le CCRI a procédé à une séparation de l'accréditation syndicale en suivant le Code canadien du travail, mais en ne tenant pas compte de la Loi sur Air Canada.

Est-ce que ça répond à votre question?

● (1150)

[Traduction]

M. Brian Jean: Pas vraiment. Pourriez-vous répéter?

[Français]

M. Jean Poirier: Quand il y a une séparation de l'accréditation, les deux conventions collectives suivent. Si on vend la compagnie à ExelTech demain matin et qu'on change de nom, la convention collective va suivre. Ce sera la même convention. Or il y a eu des contestations et la Loi sur Air Canada n'a pas été prise en compte quand la séparation de l'accréditation a eu lieu. C'est pour cette raison que nous sommes ici aujourd'hui.

[Traduction]

M. Brian Jean: J'aimerais savoir comment le syndicat voit l'industrie du transport aérien d'aujourd'hui. Nous sommes dans une économie mondiale. Je prends beaucoup d'avion, dans diverses parties du monde, et j'observe bien des choses chez diverses compagnies aériennes. J'aimerais savoir ce que vous pensez de la position d'Air Canada sur la scène mondiale. Je voudrais tout d'abord savoir si elle est concurrentielle dans l'industrie du transport aérien, ce qui est évidemment crucial. Comme tout le monde veut pouvoir voyager à l'extérieur et à destination du Canada, je serais très curieux de connaître votre opinion à ce sujet.

[Français]

M. Serge Gélinas: Vous dites que ça va bien du côté des actions. En réalité, les actionnaires d'Air Canada ont perdu beaucoup d'argent.

[Traduction]

M. Brian Jean: Non, monsieur. J'ai dit que sur une période d'un an, la compagnie a eu un excellent rendement. Mais au milieu de l'année, j'ai constaté que les actions valaient 3,60 \$. Il semble qu'une légère anomalie se soit produite il y a un an.

Je comprends. Je surveillerai étroitement ces actions.

Le président: Je dois vous demander de répondre très brièvement.

[Français]

M. Serge Gélinas: Je vais essayer de répondre le plus brièvement possible.

Vous semblez vous préoccuper des actionnaires. L'action d'Air Canada est passée de 20 \$ en 2006 à 2,50 \$ aujourd'hui. Étant donné qu'Air Canada est la propriété de Canadiens à au moins 75 p. 100, ce sont des Canadiens qui ont perdu énormément d'argent. Où est passé cet argent?

On a soutiré un montant de 5,3 milliards de dollars à Air Canada pour être redistribué aux actionnaires d'Ace Aviation. C'est un scandale financier dont les journaux n'ont pas parlé.

Si on s'inquiète vraiment des actionnaires d'Air Canada, pourquoi ne pas avoir laissé le montant de 5,3 milliards de dollars aux actionnaires d'Air Canada, au lieu de l'envoyer aux actionnaires d'Ace Aviation pour que ces derniers s'enrichissent et que la population canadienne s'appauvrisse?

De plus, il y a un avantage à avoir des centres de révision et d'entretien. Air Canada doit respecter la loi. Comme Mme Sénécal l'a dit, nos centres de révision et d'entretien sont parmi les plus sécuritaires en Amérique du Nord. J'ai des articles qui indiquent que la sécurité sera mise en jeu au Salvador. En effet, pour le Salvador, l'essentiel est de faire des profits. La sécurité n'est pas prioritaire.

Si Air Canada ferme ses centres de révision et d'entretien au Canada et fait faire l'entretien au Salvador, il est évident que la sécurité sera moins grande.

[Traduction]

M. Brian Jean: C'est ce que nous avons entendu.

Bien. Mon temps est écoulé.

Je vous remercie beaucoup.

[Français]

M. Serge Gélinas: C'est évident que la sécurité va en souffrir.

[Traduction]

M. Brian Jean: Pourriez-vous parler un peu moins vite?

[Français]

M. Serge Gélinas: C'est sûr que...

[Traduction]

M. Brian Jean: C'est ce que la personne assise dans la cabine m'indique constamment.

[Français]

M. Serge Gélinas: La sécurité va diminuer, c'est sûr. Il y aura donc de plus grandes possibilités qu'il y ait un écrasement ou un accident d'avion. Si jamais un accident arrivait, comme cela s'est

passé avec Swissair ou d'autres compagnies, l'action ne vaudrait plus rien.

[Traduction]

M. Brian Jean: Sauf votre respect, vous avez indiqué clairement qu'il n'en était pas question pour le moment, et le contrat stipule qu'ils ne peuvent les déplacer sans l'autorisation d'Air Canada. Vous nous avez déjà confirmé que cela n'arriverait pas.

Le président: Monsieur McCallum.

[Français]

M. Serge Gélinas: Ce sera jusqu'en 2013.

[Traduction]

Le président: À l'ordre, je vous prie.

Nous allons entreprendre une nouvelle série de questions de cinq minutes, puis nous aviserons par la suite.

Monsieur McCallum, nous vous écoutons.

L'hon. John McCallum (Markham—Unionville, Lib.): Contrairement à ce que M. Jean affirme, personne n'a confirmé que cela n'arriverait pas. Ce qui est inquiétant, c'est que le transfert de ces emplois pourrait avoir lieu après l'expiration du contrat en 2013. C'est la question qui nous occupe.

[Français]

Je suis tout à fait d'avis qu'il faut protéger ces emplois. Air Canada doit respecter la lettre et l'esprit de la loi. De plus, il y a peut-être un risque relatif à la sécurité de ses avions.

Cependant, pourriez-vous être plus clair en expliquant ce que vous voulez que le gouvernement fasse exactement?

[Traduction]

Je suis d'accord avec vous, mais je ne suis pas certain de comprendre ce que vous attendez du gouvernement. Voulez-vous que le gouvernement fédéral traîne Air Canada devant les tribunaux pour exiger qu'elle respecte la lettre et l'esprit de la loi, par exemple, en acquérant une participation majoritaire dans la société Aveos? Est-ce ce que vous attendez du gouvernement? Je n'ai pas compris ce que vous voulez que le gouvernement fasse précisément.

● (1155)

[Français]

M. Jean Poirier: Oui, c'est ce qu'il faudrait faire en dernier recours. Le gouvernement a-t-il dit à Air Canada de respecter la loi? Cela a-t-il été fait? C'est le premier geste qu'il faut poser.

En lisant ce qui se passe et les communiqués législatifs, le gouvernement a l'obligation de dire à Air Canada que si elle ne respecte pas la loi, il y aura des poursuites.

Je suis absolument d'accord avec vous, monsieur McCallum.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Cela n'arrivera pas avant 2013, parce qu'il a été convenu qu'Aveos ne pouvait pas transférer les emplois avant 2013, à l'expiration du contrat. Dans le cadre des prochains contrats conclus avec Aveos, voudriez-vous qu'Air Canada exige que tous les travaux de réparation et d'entretien sur ses appareils soient effectués au Canada? Est-ce que cela pourrait régler le problème?

[Français]

M. Jean Poirier: Non, car même si on dit que c'est bon pour deux ans, ce n'est pas vrai. En effet, d'ici le 14 avril, il n'y aura plus d'employés d'Air Canada dans ses hangars. Aveos ne sera donc plus liée par la loi. Tous ces emplois pourront par la suite disparaître.

Aujourd'hui, Air Canada est actionnaire minoritaire d'Aveos. Je pense qu'il s'agit de 17 p. 100 des actions d'Aveos. Or, pour qu'Air Canada se conforme à la loi, elle doit être actionnaire majoritaire, c'est-à-dire reprendre 34 p. 100 des actions. Il faut que cela soit fait maintenant sinon, ce sera le chaos.

Présentement, plusieurs employés me soumettent des demandes de retraite parce qu'ils craignent ce qui se passe. Cela doit cesser maintenant.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Je pense qu'une solution serait qu'Air Canada devienne l'actionnaire majoritaire d'Aveos.

Ne serait-ce pas aussi efficace qu'Air Canada puisse exiger d'une façon ou d'une autre que le travail assuré par Aveos soit effectué au Canada? Il s'agit des appareils d'Air Canada après tout. Si cela pouvait être une exigence, il ne serait pas vraiment nécessaire qu'Air Canada soit actionnaire majoritaire. N'est-ce pas?

[Français]

M. Serge Gélinas: La loi est rédigée clairement et c'est le ministre des Finances qui doit l'appliquer et la faire respecter. C'est lui qui a été désigné par décret, en 1989, comme responsable de la loi. Les preuves qu'on vous présente se trouvent dans la Loi C-129, adoptée en 1988. À notre avis, la loi est claire: Air Canada ne peut pas vendre ses centres de révision comme il l'a fait. La première recommandation qu'on vous a lue précédemment demande qu'Air Canada se conforme à la loi en redevenant propriétaire majoritaire de ses centres de révision ou en les rachetant entièrement et qu'il se conforme à la loi.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Vous dites que pour se conformer à la lettre et à l'esprit de la loi, Air Canada doit être l'actionnaire majoritaire d'Aveos.

[Français]

M. Serge Gélinas: Oui. Si on observe le parcours d'AVEOS, c'est un « spaghetti financier ». Donc, si jamais on inclut AVEOS dans la loi, Air Canada et AVEOS vont aussitôt créer une autre entité. Elles vont vendre de nouveau les bases d'entretien et ainsi de suite. Pour nous, la loi est claire: c'est Air Canada qui doit être propriétaire de ses bases d'entretien.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: D'accord. Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: On est à la veille de la présentation du budget. Le budget fédéral sera déposé le 22 mars. Il y aura trois votes, soit le 24, le 28 et le 29 mars. Techniquement, si le budget n'est pas adopté, des élections seront déclenchées. Le Parlement fédéral sera dissout et des élections suivront.

Pour s'assurer que tout le monde comprenne bien et qu'on a tous la même information, j'aimerais savoir combien d'emplois sont menacées au Canada. Combien à Montréal, à Winnipeg, à Mississauga et aussi à Vancouver, qui est concernée même si ce

n'est pas dans la loi? On parle de combien de jobs? Est-ce qu'on parle de 222 jobs ou de 2 242 jobs?

• (1200)

M. Jean Poirier: On parle de 4 500 emplois directs et de 23 000 emplois indirects. Ce ne sont pas des chiffres que j'avance moi-même. Ce sont les chiffres d'une étude universitaire faite dans le but de savoir quel serait l'impact, en termes d'emplois, d'un transfert des activités.

M. Michel Guimond: Est-ce qu'on parle de gens payés au salaire minimum?

Je ne voudrais pas que mes propos soient mal interprétés. De toute façon, M. Dhaliwal n'est pas ici. Je ne pourrai donc pas me faire accuser d'incompétence ou de m'opposer au transfert d'emplois au Salvador et me faire dire que le Bloc québécois est contre le Salvador. Au contraire, c'est une très belle destination de vacances. Toutefois, M. Dhaliwal n'est pas ici, donc je ne pourrai pas me faire accuser de quoi que ce soit. Il va voir, celui-là, que j'ai la mémoire longue.

Quel est le salaire moyen? Sans inclure le temps supplémentaire, combien gagne en moyenne un machiniste comme vous chez Air Canada?

M. Jean Poirier: Mon salaire est d'environ 60 000 \$.

M. Michel Guimond: Donc, on parle de 4 500 emplois à un salaire moyen de 60 000 \$. C'est ça l'enjeu.

Je vais vous indiquer la solution que pourrait proposer le Bloc québécois et dites moi si vous êtes d'accord. Vous pouvez toujours entreprendre un processus juridique mais, à notre avis, cela nécessiterait plutôt— j'espère que mes collègues conservateurs et de tous les partis le comprennent bien — un amendement législatif pour faire en sorte que même si une partie des actifs d'Air Canada est vendue, l'obligation demeure de maintenir les emplois au Canada. Aujourd'hui, on parle de vos jobs, mais la même chose pourrait se passer au siège-social. On pourrait n'y laisser qu'un commissionnaire chargé de déverrouiller la porte d'une garde-robe quelque part à Montréal et dire qu'on a encore un siège social à Montréal. Si ce commissionnaire parle français et anglais, l'obligation à l'égard des langues officielles est maintenue. Dans le moment, Air Canada fait indirectement ce que la loi ne lui permet pas de faire directement. C'est honteux. Ça prendrait un amendement législatif. Je n'ai pas eu le temps de le rédiger car je sors d'une autre réunion. Que pensez-vous d'un amendement législatif dans lequel il serait écrit noir sur blanc qu'Air Canada, même s'il se départit de certains actifs, n'est pas relevé de ses obligations légales incluses dans la loi de 1988?

M. Jean Poirier: Je suis plus ou moins d'accord, monsieur Guimond.

J'aimerais vous ramener en 1988. Je vais lire lentement un extrait de notre mémoire pour que tout le monde comprenne.

« Le député conservateur George Minaker [qui voulait gagner ses élections à Winnipeg puisqu'on était en période pré-électorale] dira en réponse aux syndicats impliqués, dont l'Association Internationale des Machinistes, que ce projet de loi protège les employés et qu'il nous protège de toute tentative [et là, je pèse mes mots] d'Air Canada de se débarrasser ou de vendre [je répète: vendre] ses services d'entretien et de révision générale ».

À notre avis, Air Canada agit dans l'illégalité. C'est une vente illégale. C'est ce que dit la loi et c'est ce qui a été dit en 1988.

M. Serge Gélinas: Pour nous, c'est clair et net.

Permettez-moi d'ajouter quelques choses relativement aux emplois. Il est question de 4 500 emplois. Par contre, si vous observez comment Air Canada est géré depuis que ACE existe, vous verrez que tout est vendu à la pièce. Par exemple, l'entreprise veut se départir des mécaniciens. La prochaine fois, ce sera le service à la clientèle ou les bagagistes qui, eux, sont au nombre de 6 000 ou 7 000.

Air Canada a pour objectif de faire le maximum de bénéfices en un minimum de temps. D'après nous, il est sûr et certain que la prochaine étape sera le service à la clientèle. Elle voudra se débarrasser de 6 000 ou 7 000 employés payés près de 20 \$ l'heure, pour réduire le salaire à 10 \$ l'heure. Va-t-elle s'arrêter là? Nous, nous pensons que la compagnie ira aussi loin qu'elle le peut pour éliminer le plus d'emplois possible.

Il y a un problème. On vient vous rencontrer aujourd'hui pour défendre des emplois au Canada, préserver l'économie et le secteur aéronautique au pays. Il est inconcevable que, même si la loi est claire et nette, on soit ici à en débattre.

Je me pose la question à savoir qu'est-ce que le gouvernement conservateur va répondre aux employés d'Air Canada de l'Alberta, qui travaillent à Calgary et qui vont être mis à pied, et à ceux de Winnipeg au Manitoba? Plusieurs personnes présentes dans la salle aujourd'hui viennent de différentes régions du pays.

Que va-t-il répondre à ceux qui habitent Vancouver, en Colombie-Britannique, et à ceux de l'Ontario, de Toronto et de Mississauga qui travaillent pour Air Canada et qui vont perdre leur gagne-pain?

Que va-t-il répondre à ceux de Montréal, de Québec ou d'Halifax, dans les Maritimes? Il répondra qu'ils n'ont qu'à subir la concurrence mondiale tout en laissant la sécurité des passagers se détériorer.

Que va-t-il dire aux passagers d'Air Canada quand ces derniers vont monter à bord d'un avion? Le gouvernement va-t-il dire qu'il est désolé qu'ils prennent un avion qui n'est plus aussi sécuritaire qu'auparavant mais que ça coûte moins cher à Air Canada?

• (1205)

[Traduction]

Le président: Merci, monsieur Gélinas.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

Tout d'abord, je vous prierais de baisser le ton, car je ne peux pas vous entendre. Pour être très franc, je ne comprends pas un mot de ce que vous dites à cause de la traduction. Dès que vous élevez la voix et commencez à parler comme vous l'avez fait, la traduction ne passe pas. Alors, je vous en prie, lorsque vous répondez à mes questions, parlez moins fort. Merci.

J'aimerais confirmer quelque chose avec vous. J'ai habité en Alberta presque toute ma vie, dans une ville dont la population a grimpé de 1 500 à 100 000 habitants. Soyons francs, l'Alberta offre un des marchés de l'emploi les plus florissants au monde, où un poste de camionneur peut valoir entre 150 000 \$ et 160 000 \$ par année, comme vous le savez sans doute. Je ne veux pas non plus que le Canada perde des emplois. Personne ne veut que cela arrive. Donc, que ce soit bien clair, je crois que cela n'intéresse personne. Mais je ne comprends pas que...

Sans vouloir vous contredire, M. Gélinas a indiqué qu'un changement législatif était nécessaire, mais je n'en suis pas tout à fait sûr... Vous nous avez dit que la loi était claire.

C'est bien ce que vous nous avez dit, n'est-ce pas? La loi est claire.

Si j'ai bien compris, la loi et le lien contractuel entre Air Canada et ses actionnaires...

D'abord, est-ce que l'un d'entre vous est actionnaire d'Air Canada?

[Français]

M. Jean Poirier: Non, pas moi.

[Traduction]

M. Brian Jean: Non?

Oui? Quelqu'un a répondu oui?

M. Richard Guay: Oui.

M. Brian Jean: D'accord. Nous avons un actionnaire.

Je ne sais pas si vous êtes au courant, monsieur Guay, mais en tant qu'actionnaire, vous pouvez poursuivre Air Canada pour l'obliger à se conformer à la LPPCAC.

M. Richard Guay: Oui, peut-être.

Mr. Brian Jean: Pourquoi ne le faites-vous pas? Vous n'auriez pas eu à vous rendre jusqu'ici aujourd'hui.

En fait, n'importe quel actionnaire pourrait le faire. Je pense qu'il y a environ 100 millions d'actions en circulation, alors c'est dire essentiellement qu'un million ou deux de personnes au Canada pourraient forcer Air Canada à se conformer à la loi claire dont il a été question plus tôt.

Une voix: Et le premier ministre aussi.

M. Brian Jean: Il ne détient pas d'actions.

Alors, pourquoi n'envisagez-vous pas cette solution?

[Français]

M. Richard Guay: C'est un moyen qu'on a déjà envisagé, soit de poursuivre Air Canada. Mais pourquoi moi, en tant qu'actionnaire, devrais-je entreprendre cette démarche alors qu'un décret a été adopté en 1989, un an après l'adoption de la loi? Il désigne le ministre des Finances comme...

[Traduction]

... Je vais le lire en anglais: « Order Designating the Minister of Finance as Minister for Purposes of the Act ». Il est responsable de la loi.

M. Brian Jean: Je comprends, mais il est question d'un système juridique...

M. Richard Guay: Nous lui demandons d'intenter des poursuites contre Air Canada.

M. Brian Jean: Je comprends, monsieur, mais vous avez de toute évidence envisagé cette possibilité, alors vous savez que c'est une solution qui s'offre à vous.

M. Richard Guay: Oui.

M. Brian Jean: Vous nous dites que la loi est claire. Vous voulez qu'Air Canada se conforme à l'esprit de la LPPCAC, ce que vous avez le pouvoir de faire appliquer. Les liens contractuels qui vous unissent le garantissent. Je n'ai pas ce pouvoir. Je ne suis pas actionnaire d'Air Canada. Je ne peux pas le faire, mais vous, oui. Alors pourquoi ne le faites-vous pas?

Que vous ont dit vos avocats? Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous avez choisi de ne pas le faire?

M. Richard Guay: Absolument. Pourquoi devrais-je dépenser mon argent quand le gouvernement et le ministre des Finances eux-mêmes ne respectent pas la loi?

[Français]

Il a été nommé en charge de ce décret par le Conseil du Trésor du Canada. Or, il ne fait pas respecter la loi.

[Traduction]

M. Brian Jean: Vous nous avez même dit, ici, dans cette salle, qu'on ne s'entend pas à savoir si c'est le cas ou non.

J'ai assisté à absolument toutes les séances, et j'en conclus que la loi a été respectée. C'est vraiment ce que je crois. Vous n'êtes pas de cet avis, alors pourquoi ne vous adressez-vous pas au tribunal qui tranchera la question? Il ne s'agit pas d'intenter des poursuites. Vous pouvez obtenir une ordonnance pour contraindre Air Canada à se conformer à la loi. Pourquoi ne le faites-vous pas? Cela me paraît simple. Il suffit de déboursier 210 \$ pour présenter une demande introductive à un juge. Vous demandez au juge d'émettre une ordonnance pour qu'Air Canada se conforme à cette loi. Quelques milliers de dollars plus tard, c'est terminé. Vous avez gagné votre point, et l'affaire est close.

Votre syndicat compte approximativement 23 000 membres à l'échelle du pays. Il serait facile de demander à chacun de fournir un dollar. Vous auriez 23 000 \$ pour...

Le président: Silence, je vous prie.

M. Byrne invoque le Règlement.

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, M. Jean est le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Laisse-t-il entendre aux membres du comité, aux témoins et au grand public qu'il s'agit là de la position du gouvernement du Canada?

Le président: Ce n'est pas un rappel au Règlement; c'est un débat. Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Monsieur Guay, pourriez-vous répondre à la question? Pourquoi ne pas procéder ainsi? Pourquoi ne demandez-vous pas aux membres de votre syndicat de se cotiser pour forcer Air Canada à se conformer à la loi, si vous croyez que ce n'est pas ce qu'elle fait?

[Français]

M. Jean Poirier: Monsieur Jean, j'aimerais seulement comprendre pourquoi le gouvernement ne poursuit pas Air Canada en cour. Dites-nous pourquoi vous ne poursuivez pas Air Canada en cour. Pourtant, c'est votre devoir. Cela a été dit en 1988, et je le dirai à nouveau. Les actionnaires privés de la nouvelle compagnie...

• (1210)

[Traduction]

M. Brian Jean: Mais, monsieur Poirier, cela ne répond pas à ma question. Je vous ai demandé pourquoi vous ne le faisiez pas. Avez-vous reçu des conseils juridiques à ce sujet? Vous a-t-on conseillé de le faire ou de ne pas le faire?

[Français]

M. Jean Poirier: Cela répondra à votre question.

[Traduction]

M. Brian Jean: Je comprends, mais...

[Français]

M. Jean Poirier: Monsieur Jean, laissez-moi parler. Cela répondra à votre question.

[Traduction]

M. Brian Jean: ...pourquoi ne le faites-vous pas?

[Français]

M. Jean Poirier: Ils n'auront d'autre choix que d'intenter des poursuites contre le gouvernement. Aujourd'hui, pensez-vous que la majorité des actionnaires d'Air Canada soient contre le fait que l'entreprise ait vendu ses centres de révision?

[Traduction]

M. Brian Jean: Il y a un actionnaire assis à cette table. Pourquoi ne lui posez-vous pas la question?

[Français]

M. Jean Poirier: Non. Présentement, c'est le contraire. Les actionnaires privés de la nouvelle compagnie n'auront d'autre choix que d'intenter des poursuites contre le gouvernement pour que l'article sur le maintien des centres de révision soit modifié. L'ont-ils fait? Non, ils ne l'ont pas fait.

Je pose ma question à nouveau. Vous êtes au courant que la loi n'est pas respectée. Pourquoi ne poursuivez-vous pas Air Canada en cour?

[Traduction]

M. Brian Jean: Sauf votre respect, monsieur, c'est moi qui pose les questions.

Le président: À l'ordre, je vous prie.

M. Brian Jean: Je vous ai posé la question plusieurs fois. Ce monsieur assis au bout de la table a des liens contractuels avec Air Canada. Il peut intenter des poursuites contre la compagnie. Il peut dépenser quelque milliers de dollars pour régler la question. Pourquoi ne l'avez-vous pas fait plutôt que de recourir au comité?

Le président: Sur ce, je remercie nos invités de s'être joints à nous aujourd'hui. De toute évidence, nous devons consacrer d'autres réunions pour tirer la question au clair. Nous vous remercions de votre participation.

M. Kevin Lamoureux: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Je vous prie de me laisser terminer.

Sur ce, je vous dis encore une fois merci. Nous serons heureux de pouvoir en discuter avec vous de nouveau.

M. Lamoureux invoque le Règlement.

M. Kevin Lamoureux: Oui. Monsieur le président, en ce qui concerne les témoignages précédents des représentants d'Air Canada, à la lumière de ce que nous avons entendu aujourd'hui, je propose de convoquer, par votre intermédiaire, monsieur le président, le conseil d'administration d'Air Canada en vue de donner suite à la lettre qu'il nous a soumise et d'obtenir plus de précisions à ce sujet.

Le président: Je serai heureux d'aborder la question au sous-comité lorsqu'il sera question de faire des recommandations au comité. La réunion aura lieu...

L'hon. Gerry Byrne: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Nous devons d'abord entendre M. Guimond sur le même sujet.

[Français]

M. Michel Guimond: En ce qui concerne ce même recours au Règlement, je veux rappeler à cette assemblée publique une discussion privée que nous avons eue. Monsieur le président, je suis certain que vous n'interprétez pas cela comme étant un manque de confiance à votre égard. Sachez que j'ai entièrement confiance en vous.

Je veux juste rappeler que j'ai un autre témoin à faire entendre. Je l'ai approché et il m'a demandé un délai de deux semaines pour préparer son témoignage. Je suis d'accord avec le recours au Règlement de M. Lamoureux et son idée d'entendre à nouveau les gens d'Air Canada. Par contre, je voudrais que vous disiez à Mme Charron, si elle revient, ce que nous avons convenu ensemble lorsque je suis allé vous voir en Chambre, soit qu'on entendrait un autre de mes témoins d'ici les deux prochaines semaines.

[Traduction]

Le président: Il ne fait aucun doute que ces réunions spéciales avaient pour but d'aborder ce genre de questions, alors je n'y vois aucun inconvénient.

Monsieur Byrne.

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

En ce qui a trait au recours au Règlement de M. Lamoureux, le comité... Quand les représentants d'Air Canada sont venus témoigner devant nous, je leur ai demandé des renseignements bien précis. Ils étaient extrêmement réticents à l'idée de nous fournir cette information. J'ai fait valoir (et je crois que je me suis montré convaincant) qu'il était primordial d'avoir ces données pour déterminer si on avait respecté la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Il n'a pas été dit clairement à ce moment-là si le comité allait avoir des réponses à toutes ces questions.

Il semble que la greffière ait reçu le 7 mars 2011 des réponses de la part d'Air Canada à l'égard de quelques-unes des questions qui avaient été posées il y a des semaines. Ce n'est que quatre minutes avant que les témoins ne quittent cette salle que l'information a pu être transmise aux membres du comité.

J'estime qu'il est inacceptable de la part d'Air Canada d'envoyer de l'information cruciale pour ces séances... J'oserais même avancer une hypothèse. La greffière a probablement reçu cette lettre, ces précisions, de la part d'Air Canada tard hier après-midi. Si nous n'avions pas convoqué ces témoins aujourd'hui, j'ai l'impression que nous n'aurions jamais eu de réponse d'Air Canada.

Cela dit, puisque nous n'avons pas reçu les réponses d'Air Canada en temps opportun et que l'information contenue dans la lettre adressée à la greffière, à l'intention des membres du comité, soulève de lourdes interrogations, je suis d'accord avec M. Lamoureux pour

dire que les représentants d'Air Canada devraient être convoqués de nouveau devant le comité. Ils doivent nous fournir des précisions et répondre aux questions auxquelles il n'avait pas répondu à leur comparution précédente.

• (1215)

Le président: Merci, monsieur Byrne.

Encore une fois, je remercie nos invités de s'être joints à nous aujourd'hui. Nous allons faire une courte pause avant d'entamer la prochaine partie de notre séance. Merci encore. Nous allons reprendre dans cinq minutes.

• (1215)

(Pause)

• (1220)

Le président: À la fin de notre dernière séance, mardi, une motion avait été déposée devant le comité. Nous avons débattu à savoir si, premièrement, la question pouvait être confiée à notre comité et, deuxièmement, puisqu'il est question d'une affaire en instance devant les tribunaux...

J'ai suivi le débat et je suis prêt à vous faire part de ma décision. Je me dois de trancher pour l'instant que la motion est irrecevable, et voici pourquoi. Je vous renvoie à la convention du *sub judice*:

Il existe d'autres restrictions à l'exercice du privilège de la liberté de parole, tout particulièrement la convention du *sub judice* (c'est à dire sur les affaires qui sont devant un juge ou un tribunal d'archives). Il est couramment admis que l'on devrait, dans l'intérêt de la justice et du « fair play », imposer certaines limites à la liberté qu'ont les députés de se référer, dans le cours des délibérations, à des affaires en instance devant les tribunaux. On s'entend également pour dire que ces affaires ne devraient faire l'objet ni de motions ni de questions à la Chambre. L'interprétation de cette convention, par ailleurs vaguement définie, est laissée au jugement du Président. Le terme « convention » est employé à dessein, car il n'existe aucune « règle » pour interdire aux parlementaires d'aborder une affaire en instance devant les tribunaux. La Chambre tient à s'imposer de telles limites pour empêcher que le fait de débattre publiquement de l'affaire ne cause préjudice à l'accusé ou à une partie au procès ou à l'enquête judiciaire.

C'est sur cette convention que je me suis appuyé pour prendre ma décision. Je crois que puisque l'affaire est en instance devant les tribunaux, le comité devrait s'abstenir d'en discuter publiquement jusqu'à ce qu'une décision ait été rendue.

Monsieur McCallum.

L'hon. John McCallum: Monsieur le président, n'y voyez rien de personnel, mais je voudrais contester cette décision.

Le président: La décision de la présidence est contestée. On ne peut pas en débattre, et je vais demander à Chad de tenir le vote.

M. Chad Mariage (greffier à la procédure): La question est celle-ci: la décision de la présidence est-elle maintenue?

(La décision de la présidence est renversée.)

Le président: Compte tenu de cette décision, je vais libérer le fauteuil et demander à M. McCallum, à titre de vice-président, d'y prendre place.

Merci.

• (1225)

M. Michel Guimond: Nous avons un arrangement des whips à ce sujet. Il est trop facile pour les conservateurs de l'emporter à la majorité, et une décision a déjà été rendue. Si le président ne peut pas participer, l'opposition conservera la majorité telle quelle. Vous devez demander à un collègue de partir.

M. Brian Jean: Je n'ai pas à demander quoi que ce soit. Il a contesté la présidence. Vous devez vivre avec les conséquences.

M. Michel Guimond: Oui, mais...

M. Brian Jean: À mon sens, compte tenu de ce qui se passe ici depuis quelque temps, il n'a pas l'impression que ce comité fonctionne d'une manière satisfaisante, parce qu'il n'y a pas de cohérence.

En tout respect, nous n'avons pas de président en ce moment. Mais j'aimerais que ce soit le cas pour que nous puissions vraiment débattre de la question, car c'est important selon moi.

M. Michel Guimond: Je vais vous poser une question. Si nous devons voter d'ici la fin de la séance, de combien de voix les conservateurs disposeront-ils? Si McCallum assume la présidence...

M. Brian Jean: Eh bien, ne tenons pas de vote. C'est simple.

M. Michel Guimond: Si nous devons voter ou prendre une décision par vote...

M. Brian Jean: Demandez-vous...

M. Michel Guimond: Si nous devons prendre une décision en votant — advenant que McCallum ou moi assumions la présidence — combien de votes les conservateurs auront-ils, pensez-vous?

M. Brian Jean: Je ne pense rien, monsieur Guimond. Je sais qu'à titre de membre du comité, je dispose d'un vote, comme tout le monde dans cette salle.

Monsieur Guimond, je remarque qu'il y a seulement... Combien de conservateurs y a-t-il ici? Personne ne remplace M. Tweed.

Je n'ai connaissance d'aucune discussion avec les whips, alors s'il y a quelque chose à ce sujet, veuillez m'en aviser.

Mais j'aimerais parler de...

L'hon. Gerry Byrne: Monsieur le président, voudriez-vous donner la parole au député?

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Monsieur Byrne.

L'hon. Gerry Byrne: Merci, monsieur le président. Assumez-vous le rôle de la présidence?

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Eh bien, j'aimerais poursuivre un peu ce débat de procédure.

L'hon. Gerry Byrne: Parfait. Je crois avoir soulevé cette question directement auprès du président à l'une de nos dernières séances.

Je pense que les transcriptions de nos délibérations indiqueront que les conservateurs ont consenti à un arrangement selon lequel, si la présidence devait quitter son poste pour une quelconque raison — je me rappelle très bien que le président avait avisé le comité qu'il avait d'autres engagements à 17 h 30, et devrait peut-être céder le fauteuil —, on aurait des garanties que la répartition des votes pour chaque parti au sein du comité ne changerait pas.

Devons-nous penser maintenant qu'il y avait là une tromperie — une tromperie très délibérée —, et que les propos tenus par le président à ce moment-là n'étaient pas valides? J'aimerais qu'on m'en relise la transcription, si possible, pour savoir ce que le président a dit exactement.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président. Je vous sais gré d'assumer la présidence pour cette séance.

De manière générale, notre comité a fort bien fonctionné au cours des cinq dernières années, et nous...

• (1230)

L'hon. Gerry Byrne: Eh bien, nous ne trompons pas les gens.

M. Jeff Watson: Monsieur le président, s'il vous plaît.

M. Brian Jean: Ainsi que je le disais, monsieur le président, notre comité a très bien fonctionné, mais aujourd'hui, j'ai entendu des commentaires qui semblaient provenir rien de moins que d'un poulailler. Je n'ai jamais trompé intentionnellement qui que ce soit, ni à ce comité ni ailleurs, sous quelque forme que ce soit; jamais. Bon, peut-être mon ex-femme, mais nous n'en parlerons pas. Je plaisante.

Des voix: Oh, oh!

M. Brian Jean: Je suis heureux de voir que vous gardez votre sens de l'humour. C'est bien. Merci beaucoup.

J'ai même parlé à M. McCallum de cette motion — qui consistait à entendre les témoignages des chauffeurs de taxi —, et je ne suis même pas sûr que tout le monde savait de quelle motion nous parlions.

En fin de compte, on a renversé la décision du président, qu'il avait prise en se fondant sur un précédent judiciaire relativement au fait que cette affaire est devant la cour — si j'ai bien compris — et que, cela étant, il ne voulait pas porter préjudice aux procédures. À mes yeux, c'est tout à fait sensé.

Je ne voulais pas contester la décision de la présidence avant que nous en ayons discuté, car je ne comprenais pas, et je voulais connaître la situation. Même maintenant, personne ne me l'a encore expliquée. Peut-être pourrions-nous établir ce qu'il en est.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Je vais faire une remarque. Je ne suis pas d'accord avec la décision, car nous avons convoqué les témoins à une date suivant le moment où la commission aurait rendu une décision. Je ne crois pas que la décision de la présidence était justifiée.

Je vais donner la parole à M. Trost, puis à MM. Byrne et Guimond.

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

Je vais demander aux autres membres ici présents de bien vouloir m'éclairer. La semaine dernière, j'étais à Washington D.C. avec le Comité du commerce international, et en raison d'autres conflits, j'ai eu bien du mal à venir à cette séance.

Y aurait-il par hasard une copie de la motion sur laquelle le président a rendu une décision? Et au cours des discussions qui viendront, si les membres voulaient bien avoir la courtoisie de donner un peu plus de détails sur le contexte, je trouverais cela très utile.

Encore une fois, puisque je siège à de multiples comités et que j'ai plusieurs affectations en même temps, j'ai une certaine difficulté à suivre où en sont toutes les questions. J'aimerais pouvoir participer au débat.

Je vous remercie tous pour vos efforts et votre compréhension. Merci.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Monsieur Byrne.

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

Le comité devrait être guidé par ce qui s'est produit ce matin à la Chambre des communes. Un rappel au Règlement presque identique a été soulevé par Tom Lukiwski. Il a contesté la légitimité de la motion d'opposition des libéraux en se fondant sur la prémisse que — si je peux paraphraser ainsi l'objection du gouvernement — le scandale des manœuvres de transfert du financement électoral des conservateurs est actuellement devant les tribunaux.

C'est le débat en cours, pour la gouverne de M. Jean, qui a indiqué vouloir en savoir davantage sur la question.

Une motion de l'opposition est actuellement à l'étude à la Chambre concernant les actions du Parti conservateur du Canada relativement à Élections Canada et à ses manœuvres de financement lors de la campagne électorale de 2006, qu'on appelle également le scandale du financement électoral par transferts du Parti conservateur.

J'oublie le titre de M. Lukiwski. Je crois qu'il est le secrétaire parlementaire du leader du gouvernement à la Chambre. Au nom du gouvernement, du Parti conservateur du Canada et de ses députés, il a dit que la motion devrait être déclarée irrecevable car certains éléments de l'affaire étaient actuellement devant les tribunaux.

Ce matin, après avoir reçu des représentations de tous les partis sur la question, le Président a tranché que la motion était recevable. Il examinera plus en profondeur le libellé exact de la motion pour déterminer s'il respecte l'esprit des conventions de la Chambre des communes. Mais il a indiqué ce matin n'y voir aucun problème, et que la Chambre avait toujours interprété ces questions en exerçant un large pouvoir discrétionnaire pour pouvoir débattre de tous les sujets d'intérêt public.

Monsieur le président, cela s'est produit ce matin.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Un rappel au Règlement.

L'hon. Gerry Byrne: Désolé, mais je n'ai pas terminé, monsieur le président. Je continue de débattre de mon rappel au Règlement.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): S'agit-il d'un rappel au Règlement?

L'hon. Gerry Byrne: Oui, je parle du rappel au Règlement qui a été fait.

Mme Cheryl Gallant: J'ai un véritable rappel au Règlement.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Je crois que je vous ai donné la parole pour le débat et que le rappel au Règlement a préséance.

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

Mme Cheryl Gallant: Mon rappel au Règlement concerne la nécessité de déterminer si les décisions prises à la Chambre sont applicables en comité. J'aimerais que notre greffier nous dise ce qui en est.

M. Chad Mariage: Le Règlement prévoit que les règles de la Chambre sont applicables en comité. Je pourrais vous citer l'article en question, si vous le désirez.

Mme Cheryl Gallant: Nous pouvons débattre d'une question dont les tribunaux ont été saisis.

• (1235)

L'hon. Gerry Byrne: Nous avons le droit d'en discuter, tout a fait.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): D'accord.

M. Brian Jean: J'invoque le Règlement.

L'hon. John McCallum: Oui.

M. Brian Jean: Parallèlement à cela, notre greffier pourrait-il nous indiquer si la situation est différente dans ce cas particulier? L'affaire met en cause deux tierces parties qui ne relèvent aucunement de la compétence fédérale. Bref, nous n'avons pas notre mot à dire quant à l'utilisation des services de taxi par l'autorité aéroportuaire, pas plus qu'à l'égard des entreprises qui sont choisies. C'est le premier élément. C'est un litige qui met en cause deux tierces parties et je me demande quel est notre rôle.

Si je fais erreur, pas de problème, mais j'aimerais le savoir également. Si le gouvernement est justifié de s'en mêler, qu'on nous le dise, car je ne comprends pas les motifs d'une telle décision de la présidence, si c'est bel et bien le cas.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Nous revenons à M. Byrne.

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

Nous avons essentiellement établi que les règles, les conventions et les pratiques de la Chambre, telles que formulées par son autorité supérieure, à savoir le Président, ont une application sur les travaux des comités. Comme le Président de la Chambre des communes a rendu une décision sur ce même point ce matin, je pense que les honorables membres du comité devraient tout au moins être liés par cette décision prise aujourd'hui même.

Monsieur le président, je vais en rester là.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Merci.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Monsieur le président, M. Jean a fait valoir plus tôt que l'affaire était devant les tribunaux. Je vais lui donner...

[Traduction]

M. Brian Jean: Je croyais que c'était...

M. Michel Guimond: Monsieur Jean, vous disiez que l'on ne devait pas procéder à cette étude parce que les tribunaux avaient été saisis de la question.

M. Brian Jean: Non, je pense que c'est plutôt ce que le président a déclaré. Je ne savais même pas que l'affaire était devant les tribunaux.

M. Michel Guimond: D'accord.

M. Brian Jean: Mais je pensais que...

[Français]

M. Michel Guimond: S'il y en a parmi vous qui pensent ça, je vais leur enlever leurs illusions en leur parlant de deux événements.

L'affaire des *in and out* du Parti conservateur lors de l'élection de 2006 a fait l'objet d'une action en justice. Or, même si des recours juridiques impliquant le directeur général des élections et le Parti conservateur étaient en cours, le Comité permanent de la procédure et des affaires de la Chambre, dont je faisais partie, a étudié la question. C'est un premier exemple qui prouve que cela peut très bien se faire.

De plus, dans le cadre du scandale des commandites, même si la commission Gomery était à l'oeuvre et qu'un grand nombre de poursuites étaient intentées au civil et au criminel contre des gens impliqués dans cette affaire, le Comité permanent des opérations gouvernementales étudiait aussi cette question. C'est la raison pour laquelle on a garanti à Chuck Guité et à d'autres acteurs de ce scandale que rien de ce qui serait dit au comité ne pourrait être retenu contre eux dans le cadre d'une autre instance. Si quelques-uns d'entre vous croient qu'on ne peut pas étudier cette question parce qu'elle est traitée ou risque de l'être dans le cadre d'une autre instance, je leur rappelle que les comités sont maîtres de leurs procédures. C'est clairement indiqué dans le Règlement.

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Merci.

Voulez-vous répondre à ce rappel au Règlement?

M. Dennis Bevington: Je veux apporter une précision. Le Président de la Chambre n'a pas vraiment rendu de décision ce matin. Il a simplement permis que le débat se poursuive en indiquant qu'il allait présenter sa décision avant le vote.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): D'accord.

M. Chad Mariage: Je ne suis évidemment pas en mesure de trancher d'un côté ou de l'autre. Je vais simplement vous faire part de ce que prévoient nos sources de référence en laissant le comité en arriver à sa propre décision.

Selon l'article 116 du Règlement, « un comité permanent, spécial ou législatif observe le Règlement de la Chambre dans la mesure où il y est applicable... ». Cela concerne l'application du Règlement.

Pour ce qui est de la convention relative aux affaires en instance, il en est question à deux endroits dans la deuxième édition de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*, soit aux pages 99 et 100, et aux pages 627 et 628, qui en donnent une description un peu plus élaborée dont je vous cite un extrait:

Au cours d'un débat, des restrictions sont imposées à la liberté de parole des députés pour leur interdire de faire allusion à des affaires en instance, afin d'éviter de porter préjudice aux parties à l'instance. En s'autolimitant ainsi, la Chambre reconnaît qu'il ne lui appartient pas de juger des affaires individuelles, ce rôle revenant aux tribunaux. Les affaires en instance ne peuvent pas non plus faire l'objet de débats, de motions ou de questions à la Chambre. Même s'il existe des précédents qui peuvent guider la présidence, on n'a jamais tenté de codifier la pratique connue sous le nom de « convention relative aux affaires en instance ». L'interprétation de cette convention est laissée au président [du comité, en l'espèce] étant donné qu'il n'existe aucune « règle » pour empêcher le Parlement de discuter d'une affaire en instance, c'est-à-dire d'une affaire devant un juge ou un tribunal ».

Je pourrais poursuivre, mais c'est l'essentiel.

• (1240)

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Je crois que c'est suffisant.

Quoi qu'il en soit, que nous ayons eu raison ou tort, nous avons déjà pris un vote pour renverser la décision de notre président à ce sujet.

J'ai deux autres intervenants sur ma liste. Je propose que nous les écoutions avant de passer à la motion, si personne d'autre ne souhaite ajouter son grain de sel.

J'ai d'abord M. Jean, puis M. Maloway.

M. Brian Jean: Je me demandais simplement si vous ne pourriez pas m'expliquer ce qui se passe actuellement par rapport au dossier de l'aéroport, car je n'en ai aucune idée. Vous avez indiqué que la décision judiciaire sera rendue avant la date de séance que vous proposez. C'est la première nouvelle que j'en ai.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Je vous fournirai ces explications une fois que tout le monde aura parlé.

Monsieur Maloway.

M. Brian Jean: Je croyais que j'avais la parole. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé cette mise à jour; je souhaitais pouvoir poursuivre mon intervention.

M. Jim Maloway: Monsieur le président...

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Je comptais expliquer la motion une fois ce tour terminé.

M. Brian Jean: Pourriez-vous dans ce cas remettre mon nom sur la liste pour que je puisse avoir la parole une fois que vous aurez expliqué la motion?

M. Jim Maloway: J'allais seulement expliquer que Gerry avait raison de préciser que le Président de la Chambre a laissé le débat se poursuivre sur cette motion de l'opposition en attendant le moment du vote pour rendre sa décision. C'est tout ce que je voulais ajouter.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Peut-être pourrions-nous maintenant passer à cette motion concernant les chauffeurs de limousine. Nous en avons discuté assez longuement lors de notre dernière séance, et je vais essayer de résumer le tout au bénéfice de ceux qui n'étaient pas présents.

La date prévue pour la séance proposée est maintenant le 24 mars, soit plus tard que ce qu'on suggérait au départ. Cela s'explique du fait qu'il y a des audiences de la Commission des relations de travail dans ce dossier et que nous ne voulons pas entendre ces témoins tant qu'une décision n'a pas été rendue.

Nous avons par ailleurs cherché à déterminer si cette affaire relevait du mandat de notre comité. Certains croyaient que non. D'autres, y compris moi-même, soutenaient que cela avait en partie à voir avec la gouvernance de l'autorité aéroportuaire et que le Comité des transports pouvait donc avoir des motifs de s'y intéresser. Je pense que c'est là où nous en étions.

On s'est alors interrogé sur la recevabilité de cette motion. Le président a rendu sa décision. Nous avons renversé sa décision, ce qui fait que nous débattons présentement de cette motion.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Pourriez-vous m'indiquer à quelle date la Commission des relations de travail est censée rendre sa décision?

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Mercredi prochain.

M. Brian Jean: Puis-je demander au comité que l'on attende un peu avant d'aller de l'avant dans ce dossier. La motion a déjà été adoptée, mais avant de fixer une date, nous pourrions attendre que cette décision soit rendue.

Est-ce la seule décision que nous attendons, celle de la Commission des relations de travail?

Le vice-président (L'hon. John McCallum): La motion n'a pas encore été adoptée.

M. Brian Jean: Pourquoi n'attendons-nous pas cette date-là pour l'étudier à nouveau?

M. Dennis Bevington: Je propose un amendement pour qu'on indique comme date la première qui sera disponible après que la Commission des relations de travail aura rendu sa décision.

M. Jim Maloway: Il est possible que la décision prenne un certain temps.

M. Dennis Bevington: C'est justement l'esprit de mon amendement; je voudrais que nous prenions les moyens de faire en sorte que les choses se passent de cette façon.

C'est l'amendement que je propose.

M. Brian Jean: Non. Nous ne débattons pas de l'amendement.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Le débat au sujet de l'amendement est maintenant ouvert. On propose que la réunion soit tenue à la première occasion après la décision de la commission.

M. Brian Jean: Je voudrais également proposer un amendement favorable pour que l'on précise que la réunion se tiendra après une décision finale de l'instance responsable, s'il s'agit bien de la Commission des relations de travail. Je ne sais plus trop...

Je veux d'abord vous présenter mes excuses. Je n'ai pu participer à la séance de la semaine dernière, car j'assistais à des funérailles. C'est le premier jeudi où je me suis absenté en six ans.

Je ne sais plus trop quoi penser. Parle-t-on ici de la décision finale qui sera rendue par la Commission des relations de travail pour régler définitivement le différend entre les deux parties? Est-ce bien le cas? Quelqu'un le sait? Est-ce que quelqu'un peut répondre à ma question, car je crois qu'elle est très importante?

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Et quelle est votre question?

M. Brian Jean: Je voulais savoir s'il s'agit de la décision finale. Nous allons attendre une décision d'arbitrage? C'est bien cela?

•(1245)

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Je crois que c'est probablement cela, mais je ne saurais vous le garantir.

M. Brian Jean: Je ne voudrais pas que nous nous immiscions dans un dossier qui, d'une part, est politique et qui, d'autre part, concerne un différend judiciaire entre deux parties.

Si nous décidons vraiment de le faire — et vous n'avez pas besoin de notre soutien de toute manière; vous renversez toutes les décisions qui ne font pas votre affaire —, j'aimerais que nous attendions qu'une décision finale soit prise. Qu'elle vienne de la Commission des relations de travail ou peu importe, je voudrais que nous nous réunissions à la première occasion après une telle décision. Je crois qu'il s'agit d'un amendement raisonnable.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Il s'agit donc de savoir si M. Bevington accepte cet amendement favorable qui fixerait notre réunion à la première occasion après la décision finale.

M. Dennis Bevington: Oui. Cela me convient.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Il accepte l'amendement.

D'autres commentaires concernant cet amendement?

Tous ceux qui sont en faveur de l'amendement, veuillez lever la main.

L'hon. Gerry Byrne: Avec la précision « finale » ou... ?

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Avec « finale ». M. Bevington a accepté l'amendement favorable.

M. Chad Mariage: L'amendement se lit comme suit: que la motion soit modifiée par substitution, aux mots « le jeudi 24 mars 2011, de 11 heures à 13 heures », des mots « à la première occasion après que la Commission des relations de travail aura rendu sa décision finale »... Je suppose qu'il s'agit bien de la Commission des relations de travail. Je ne suis pas sûr que ce soit la bonne instance. Est-ce la commission d'arbitrage?

M. Dennis Bevington: C'est la décision finale de la Commission des relations de travail. Si on interjette appel, c'est une autre instance qui en sera saisie.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): C'est donc la décision finale de la Commission des relations de travail.

M. Dennis Bevington: L'appel doit être examiné par une autre instance. Il ne peut pas être traité au même palier.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): D'autres intervenants?

Monsieur Trost.

M. Brad Trost: Je vous prie de m'excuser encore une fois, monsieur le président. J'essaie simplement de me mettre à jour.

D'après les discussions que nous avons eues à ce sujet, je dirais que la seule instance judiciaire en cause est la Commission des relations de travail. Il n'y a pas d'autre poursuite intentée devant les tribunaux ou à d'autres niveaux.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Pas à ma connaissance.

M. Brad Trost: D'accord, nous parlons donc bel et bien de la question en litige.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Je pense que c'est ce qu'on pourrait appeler une instance quasi-judiciaire.

Monsieur Guimond.

[Français]

M. Michel Guimond: Ajouter le mot « final », c'est ajouter un mot pour rien. Si on ne veut pas courir le risque d'aller en appel devant la Cour supérieure de l'Ontario et, ultimement, la Cour suprême du Canada, il ne faut pas ajouter ce mot jusqu'à ce que le Conseil canadien des relations industrielles rende sa décision.

[Traduction]

En soi, c'est une décision finale. Pourquoi alors ajouter le terme « finale »?

M. Brian Jean: Je pense que c'est logique. Nous demandons qu'on nous communique une décision finale. Qu'advient-il si leur processus est retardé d'une semaine et que nous convoquons nos témoins entre-temps?

S'agit-il d'un dossier urgent? Voulons-nous vraiment nous ingérer dans un processus quasi-judiciaire mené à Toronto pour faire la lumière sur ces faits?

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Je crois...

M. Brian Jean: Je ne comprends pas du tout où nous voulons en venir. Nous travaillons efficacement tous ensemble depuis cinq ans et voilà que nous débattons d'une question qui échappe à notre contrôle. Nous n'avons rien à apporter dans ce dossier et j'estime en toute franchise qu'il y aurait ingérence à l'égard d'une fonction quasi-judiciaire. Je ne comprends tout simplement pas.

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Eh bien, je pense...

M. Dennis Bevington: Il n'y a pas d'ingérence si nous intervenons après le fait.

M. Brian Jean: C'est pour cette raison que je voudrais que l'on parle de la décision finale de la commission.

•(1250)

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Je pense que nous avons déterminé le libellé de l'amendement. M. Jean a proposé l'ajout du mot « finale » et le proposant a accepté cet amendement favorable.

M. Brian Jean: J'invoque le Règlement. C'est vous qui avez présenté cette motion à l'origine. Vous assumez maintenant la présidence. Voilà maintenant qu'un amendement est proposé et qu'un nouveau motionnaire se substitue à vous pendant que vous occupez le fauteuil. Je ne pense pas que nous puissions procéder de cette manière, mais il est possible que je fasse erreur.

Je veux simplement m'assurer que nous ne débattions pas de cette motion en pure perte parce que nous ne respectons pas les règles.

[Français]

Le vice-président (L'hon. John McCallum): Peut-être que M. Guimond pourrait occuper le fauteuil de la présidence.

Le vice-président (M. Michel Guimond): Étant donné que personne d'autre ne veut prendre la parole, la question porte sur l'amendement. A-t-on besoin de relire le libellé sur lequel nous votons? D'accord, nous le relirons.

[Traduction]

M. Chad Mariage: Que la motion soit modifiée par substitution, aux mots « le jeudi 24 mars 2011, de 11 heures à 13 heures », des mots « à la première occasion après que la Commission des relations de travail aura rendu sa décision finale ».

[Français]

Le vice-président (M. Michel Guimond): Que ceux qui sont en faveur de la motion telle qu'amendée...

[Traduction]

M. Brian Jean: Je crois que nous devrions préciser « sa décision finale sur cette question ». Cette formulation serait peut-être préférable, car il faudra sans doute attendre encore quelques milliers d'années avant que la commission rende vraiment sa décision finale.

[Français]

Le vice-président (M. Michel Guimond): Monsieur Bevington, êtes-vous d'accord avec ce nouveau *very friendly amendment*?

[Traduction]

M. Dennis Bevington: Je ne sais pas trop quoi penser de ce nouvel amendement favorable, car je ne connais pas exactement la nature des décisions rendues par la Commission des relations de travail. Je serais d'avis qu'il suffit d'indiquer « décision finale ».

M. Brian Jean: J'ai une explication, si vous permettez.

C'est une commission quasi-judiciaire...

Le vice-président (M. Michel Guimond): Faites vos observations par l'entremise de la présidence.

M. Brian Jean: Désolé, je vous ai regardé et puis...

Le vice-président (M. Michel Guimond): D'accord. Chad est un bon gars.

Mr. Brian Jean: C'est un gars formidable. Je l'ai d'ailleurs noté quelque part. Je ne sais plus trop où c'est.

Monsieur Bevington, il s'agit d'après moi d'une commission qui remplit une fonction quasi-judiciaire, c'est-à-dire qu'elle peut rendre une décision en fonction des arguments qui lui sont présentés. Mais il va de soi qu'une commission de la sorte doit rendre des décisions quotidiennement, je dirais, ou en tout cas plus fréquemment qu'on

serait porté à le croire. Alors si on n'ajoute pas la précision « sur cette question », il faudra attendre la décision finale de la commission qui pourrait être rendue dans 3 000 ans lorsqu'on lui attribuera une fonction judiciaire, par exemple.

C'est ce qui explique mon amendement. Est-ce que quelqu'un d'autre à des questions?

[Français]

Le vice-président (M. Michel Guimond): Monsieur Trost, vous avez la parole.

[Traduction]

M. Brad Trost: J'aurais une dernière question. On peut lire dans l'amendement: « qu'il invite des représentants des chauffeurs, des compagnies exploitant des limousines et de l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) à témoigner devant lui ».

Je présume qu'il y a une association représentant chacun de ces groupes. Si nous ne pouvons pas convoquer tous ces intervenants le même jour, quelles mesures allons-nous prendre? Nous allons essayer de les convoquer à la première occasion, ce que j'estime sage, car ils ne pourront peut-être pas témoigner le 24 mars. Les gens ont des horaires qui ne correspondent pas nécessairement à ceux des parlementaires. J'aimerais donc savoir qui devraient être les représentants de chacune de ces parties et comment nous allons nous arranger s'il est impossible de les recevoir tous le même jour.

[Français]

Le vice-président (M. Michel Guimond): Monsieur McCallum veut ajouter quelque chose.

[Traduction]

L'hon. John McCallum: Oui.

J'accepte tous les amendements proposés par le parti ministériel. Je suggère que les chauffeurs choisissent leurs propres représentants pour venir témoigner ici. Nous sommes prêts à accepter tout cela. Je propose que nous mettions la motion aux voix.

[Français]

Le vice-président (M. Michel Guimond): Le vote est...

[Traduction]

M. Brian Jean: J'ai une question. Je veux que les choses soient bien claires. Je constate que nous sommes très efficaces dans 99 p. 100 de nos réunions. Pour le 1 p. 100 qui reste, les gens se permettent des déclarations politiques. J'adore les déclarations politiques, comme vous le savez.

Je m'inquiète surtout du fait que nous allons accueillir des représentants des chauffeurs. Comme mon frère a été propriétaire d'une entreprise de taxi pendant une dizaine d'années à Fort McMurray, je connais bien ce secteur. Je préférerais que nous convoquions un représentant dûment mandaté par un groupe de chauffeurs de taxi, plutôt que des individus qui viendraient ici uniquement pour défendre leurs intérêts ou causer des problèmes. Assurons-nous de convoquer uniquement des gens aptes à nous présenter un témoignage éclairé dans cette affaire.

À cet égard, est-ce que quelqu'un a communiqué avec les gens de la GTAA pour voir s'ils seraient intéressés à témoigner?

•(1255)

L'hon. John McCallum: Nous leur avons parlé et ils délègueront des représentants compétents.

M. Brian Jean: Pourriez-vous nous donner une idée de ce qu'ils vous ont répondu?

L'hon. John McCallum: Je crois que le processus proposé leur convient, à condition que notre séance se tienne après l'audience de la commission. Nous allons également inviter un représentant de la GTAA.

M. Brian Jean: D'accord. Excellent.

[Français]

Le vice-président (M. Michel Guimond): Nous aurons la joie de voter pour l'amendement.

Je demande à notre greffier substitut, M. Mariage, de nous relire l'amendement.

[Traduction]

M. Chad Mariage: L'amendement se lit donc maintenant comme suit: que la motion soit modifiée par substitution, aux mots « le jeudi 24 mars 2011, de 11 heures à 13 heures », des mots « à la première occasion après que la Commission des relations de travail aura rendu sa décision finale sur cette question ».

[Français]

Le vice-président (M. Michel Guimond): Que tous ceux qui sont en faveur de cet amendement lèvent la main, s'il vous plaît. Il y en a cinq.

Que tous ceux qui sont opposés à l'amendement lèvent la main, s'il vous plaît. Je n'en compte aucun.

L'amendement est adopté.

Maintenant, nous allons voter pour la motion principale telle...

[Traduction]

M. Brian Jean: Excusez-moi. Nous avons mis aux voix l'amendement à l'amendement, mais nous n'avons pas voté sur l'amendement lui-même.

M. Chad Mariage: L'amendement à l'amendement a été accepté tel que modifié.

Le vice-président (M. Michel Guimond): Bien essayé, Brian.

M. Brian Jean: Je demande un vote par appel nominal.

[Français]

Le vice-président (M. Michel Guimond): Vous voulez un vote par appel nominal sur la motion principale, telle qu'amendée?

M. Brian Jean: Oui.

Le vice-président (M. Michel Guimond): Le greffier va procéder au vote par appel nominal. Merci.

[Traduction]

M. Chad Mariage: Nous votons sur la motion telle que modifiée.

(La motion est adoptée par 5 voix contre 4.)

[Français]

Le vice-président (M. Michel Guimond): C'est adopté à la majorité.

Avons-nous terminé ou voulez-vous qu'on entreprenne les discussions sur les autres réunions? Il reste encore trois minutes à notre réunion.

M. Jean propose que la séance soit ajournée.

Merci et bonne période de question.

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>