



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 030 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 29 mars 2012

Président

M. Merv Tweed

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

Le jeudi 29 mars 2012

•(0830)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte.

Bienvenue à cette 30^e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément au paragraphe 108(2) du Règlement nous procédons à une étude sur la fermeture d'Aveos Performance aéronautique inc.

Nous accueillons aujourd'hui pour la première heure, M. Calin Rovinescu, président et directeur général de la Société Air Canada ; Mme Louise-Hélène Sénécal, avocate générale adjointe, Affaires juridiques; et Joseph Galimberti, directeur, Relations gouvernementales.

J'aimerais signaler à mes collègues que M. Rovinescu doit nous quitter à 9 h 30. Je vous encourage donc à poser des questions pertinentes et pointues. Nous accueillerons un autre groupe de témoins après la première heure.

Cela dit, bienvenue. Je sais que vous avez un bref exposé à présenter. Puis nous passerons directement à la période des questions. Vous avez la parole.

[Français]

M. Calin Rovinescu (président et directeur général, Air Canada): Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs, je suis heureux d'avoir l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui au sujet d'Aveos Performance aéronautique inc. et de ses ententes avec Air Canada. Je pourrai ainsi vous fournir des éléments d'information utiles à vos délibérations.

Je suis accompagné de mes collègues d'Air Canada, soit Louise-Hélène Sénécal, conseillère juridique adjointe; Duncan Dee, vice-président général et chef de l'exploitation, et Joseph Galimberti.

Comme le comité le sait très certainement, Aveos, un fournisseur distinct géré indépendamment d'Air Canada, a demandé le 19 mars dernier de se mettre sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. La direction d'Aveos a décidé par la suite de cesser définitivement ses activités plutôt que d'accepter une offre de fonds d'urgence de la part d'Air Canada. Or ce fonds aurait stabilisé Aveos dans l'intérêt de ses employés, créanciers, clients et autres intervenants, et aurait permis d'amorcer une restructuration ordonnée. En tant qu'important client d'Aveos, nous considérons que la façon dont le conseil d'administration et la direction d'Aveos ont mis un terme aux activités de leur entreprise est irresponsable, compte tenu fait qu'il existait des choix valables. Mais avant de vous donner plus de détails sur l'état actuel des choses, il convient de rappeler brièvement l'évolution de la relation entre Aveos et Air Canada.

En 2004, donc il y a huit ans déjà, dans le cadre d'une restructuration sanctionnée par les tribunaux, Air Canada est

devenue une filiale à part entière de Gestion ACE Aviation Inc. et ses parties constitutives ont été réorganisées en entités distinctes. Cette réorganisation, mandatée par les investisseurs ayant financé la restructuration et approuvée par les créanciers dont les réclamations dépassaient 8 milliards de dollars, était soutenue par les syndicats et les employés. Ceux-ci ont ratifié les nouveaux arrangements dans le cadre d'un processus judiciaire très public.

Certains éléments d'actifs et membres du personnel de l'ancienne division des Services techniques Air Canada ont été transférés à une nouvelle société alors qu'Air Canada a conservé pour elle-même une partie importante du personnel et des travaux d'entretien. Aujourd'hui, Air Canada compte 2 400 employés de maintenance. En 2007, Gestion ACE Aviation Inc. a vendu cette société à un groupe d'investisseurs externes de renommée mondiale et à des institutions financières reconnues qui s'étaient engagées à maintenir des emplois au Canada tout en augmentant la portée globale de l'entreprise pour en faire une entité plus importante et plus solide. En 2008, l'entreprise a changé de nom et a pris celui d'Aveos. Le groupe d'investisseurs a investi plus de 975 millions de dollars.

Air Canada soutient financièrement Aveos depuis longtemps. Nous avons conclu des contrats d'entretien à long terme à des conditions avantageuses pour Aveos, ce qui aurait dû lui apporter une stabilité financière. Nous avons participé à la restructuration hors cour d'Aveos en 2010 par l'entremise d'un prêt de 22 millions de dollars qui a permis à Aveos de différer certains paiements sans intérêts. Nous nous sommes engagés jusqu'à concurrence de 50 millions de dollars afin d'aider de nouveau Aveos lors de la restructuration de 2010. Au cours de la seule année 2011, soit l'année dernière, nous avons versé à Aveos 440 millions de dollars pour les travaux d'entretien.

Au cours des dernières semaines, nous lui avons offert à plusieurs occasions un soutien financier pour permettre une restructuration ordonnée, entre autres le financement d'urgence de 15 millions de dollars que j'ai mentionné plus tôt. Même si nous n'avons pas encore calculé le montant total de notre réclamation relative à la faillite d'Aveos, nous estimons que les montants nets dus par Aveos à Air Canada dépassent aujourd'hui 35 millions de dollars. Nous avons donc réellement tenté d'apporter notre soutien financier à cette entreprise à plusieurs reprises, mais, plus important encore, Air Canada a appuyé Aveos en lui confiant de bonne foi ses activités d'entretien.

Depuis le début de 2011, Air Canada a effectué 135 visites d'appareils, dont 123, c'est-à-dire 91 p. 100, ont été confiées à Aveos.

●(0835)

Pendant cette période, Air Canada a aussi confié à Aveos 52 entretiens de moteurs sur 56, soit 93 p. 100. Les travaux ont été impartis à des tiers uniquement quand Aveos n'était pas en mesure de les effectuer, et ce, en toute conformité avec les ententes commerciales entre les parties et selon les conventions collectives applicables.

[Traduction]

Malgré le soutien d'Air Canada, la direction d'Aveos a échoué à maintes reprises dans ses efforts pour attirer de nouveaux clients et diversifier ses sources de rentrées. De son propre aveu, comme en font foi les documents déposés devant les tribunaux, l'entreprise n'est jamais parvenue à rivaliser sur le plan des prix et à essuyer des pertes d'exploitation pendant plusieurs années. Elle reconnaît qu'elle a une structure de coûts trop élevée et qu'elle n'est pas assez concurrentielle sur le plan de la productivité. Enfin, sa décision malheureuse de cesser ses activités est symptomatique de ces échecs et non le résultat d'une mesure prise par Air Canada.

La fermeture inopinée des installations d'Aveos a obligé Air Canada à prendre rapidement des dispositions pour éviter que ses clients, au nombre d'environ 100 000 par jour, ne subissent des désagréments et assurer le programme d'entretien de nos appareils pour permettre leur exploitation. Nos dispositions d'urgence sont uniquement fondées sur la sécurité et la conformité réglementaires, critère que nous appliquerons pour la sélection des nouveaux fournisseurs de service d'entretien, de réparation et de révision qui exécuteront l'entretien périodique. La sécurité ne saurait être compromise pour des raisons de politique ou toute autre raison.

Pour assurer la transition, nous avons choisi des installations d'entretien qualifiées et approuvées par le gouvernement au Canada et aux États-Unis afin d'effectuer les travaux qui avaient été initialement confiés à Aveos tout en respectant les normes élevées de nos programmes d'entretien. Par exemple, sept appareils dont l'entretien était prévu ont déjà été envoyés à deux fournisseurs québécois de service d'entretien avec qui d'autres transporteurs aériens canadiens et internationaux font déjà affaire. De plus, même s'il y a quelques autres fournisseurs de service d'entretien, de réparation et de révision (MRR) au Canada qui ont les capacités, les ressources et les licences nécessaires pour exécuter ces travaux, nous poursuivons nos recherches à l'étranger advenant une pénurie de ressources au Canada.

Enfin, contrairement à certaines déclarations irresponsables rapportées dans les médias, je tiens à affirmer catégoriquement que nous n'avons jamais confié du travail d'entretien à Aeroman, société soeur d'Aveos en El Salvador, et que nous n'avons pas l'intention de le faire, quelles que soient les circonstances.

À plus long terme, Air Canada invite les entreprises d'entretien, réparation et révision partout au Canada et ailleurs dans le monde à déterminer, avec toute la diligence voulue, les activités qu'elles seraient en mesure de prendre en charge au Canada parmi celles qui relevaient de la responsabilité d'Aveos. Nous avons également indiqué publiquement que nous préférons de loin travailler avec une entreprise mondiale de MRR qui souhaite et peut fournir des services d'entretien des composants, de réparation et de révision au Canada, et plus particulièrement à Montréal, Winnipeg, Vancouver, et Toronto. Air Canada sait qu'il existe dans ces villes un bassin de personnes bien formées, compétentes et talentueuses, et elle va privilégier les entreprises de MRR ou les fabricants dont la structure des coûts est compétitive à l'échelle mondiale et qui exercent, ou entendent d'exercer, une partie de leurs activités dans au moins une

de ces villes, en faisant appel aux compétences de techniciens en aéronautique canadiens.

Les ordres de gouvernement, par l'intermédiaire de leurs directions du développement économique, peuvent intervenir afin d'encourager ces entreprises à s'établir au Canada ou à y accroître leurs activités, ou, par exemple, les aider à monter des chaînes de réparation ultramodernes pour les nouvelles générations de moteurs.

Air Canada est désireuse et envisage de collaborer avec les gouvernements et les autres parties prenantes en vue de trouver un arrangement viable à long terme à un prix concurrentiel. À cette fin, depuis la demande de restructuration d'Aveos, nous avons été en contact constant avec le cabinet du ministre des Transports, de l'Infrastructure et Collectivités, ainsi que les instances provinciales et municipales. Plus précisément, j'ai rencontré personnellement le ministre Lebel hier après-midi afin de discuter de ce dossier.

●(0840)

[Français]

En ce qui a trait à la conformité d'Air Canada à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, je tiens à déclarer, sans équivoque, que la société se conforme tant à la lettre qu'à l'esprit de la loi, malgré la faillite d'Aveos.

[Traduction]

Le 1^{er} décembre 2010, des responsables du ministère des Transports ont indiqué au comité qu'Air Canada se conformait selon eux à tous les aspects de la loi.

En mai 2011, par suite d'une demande de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA), le juge Newbould, de la Cour supérieure de justice de l'Ontario, a rendu une décision sur la conformité de la Société aux dispositions de la loi relatives aux installations d'entretien et de révision. Le tribunal a conclu que la société satisfaisait aux exigences de la loi étant donné ses propres fonctions d'entretien et de révision.

Je cite les conclusions du juge Newbould:

En résumé, je conclus qu'Air Canada maintient des centres d'entretien et de révision dans ces villes... en maintenant elle-même certaines fonctions de révision par le biais de ses activités de maintenance en ligne.

Sans inclure Aveos, la société compte toujours 2 400 employés assurant l'entretien et la révision dans diverses bases canadiennes, notamment à Winnipeg, Toronto et Montréal. Il s'agit d'un accroissement d'effectif de 35 p. 100 par rapport à 2007. Air Canada est convaincue que les circonstances actuelles ne changent rien à la décision du tribunal.

La société entend continuer à se conformer pleinement à la loi, tant et aussi longtemps que celle-ci est en vigueur. De plus, notre engagement à l'égard des travailleurs du secteur de l'aviation et de l'aérospatiale au Canada demeure entier et nous chercherons à collaborer avec les divers intervenants sectoriels afin de découvrir des solutions.

Encore une fois, nous vous remercions, monsieur le président, de nous avoir donné l'occasion de nous présenter devant vous aujourd'hui. Je répondrai maintenant aux questions des membres du comité.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Nicholls, vous disposez de sept minutes.

[Français]

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): Monsieur Rovinescu, il est clair que, lorsqu'on a beaucoup d'argent, il est facile de se cacher derrière une armée d'avocats de grands cabinets pour contourner l'esprit d'une loi, afin de préserver les bonus des dirigeants d'Aveos.

L'ancien président d'Air Canada avait au moins assez d'intégrité pour reconnaître que ces centres d'entretien étaient importants pour les villes de Montréal, de Winnipeg et de Mississauga. Il ne s'agit pas seulement de l'entretien au jour le jour, mais aussi de la révision générale. Les deux sont importants.

Dans son témoignage devant le comité parlementaire, en 1988, le président d'Air Canada a reconnu que maintenir un centre de grand d'entretien et de révision à Winnipeg était essentiel selon la loi. Il a également ajouté que l'accroissement de la demande en entretien et en révision allait garantir que beaucoup de travail allait continuer à être effectué à Winnipeg. Les travaux de grand entretien et de révision qu'il faut faire sur chaque appareil après un certain nombre d'heures de vol nécessitent que l'aéroport dispose d'au moins un hangar à Winnipeg et qu'il y en ait d'autres à Montréal et à Toronto.

Comment entendez-vous respecter les obligations prévues par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada pour conserver les centres d'entretien et de révision à Montréal, à Toronto et à Winnipeg?

•(0845)

M. Calin Rovinescu: Je vous remercie de la question.

Comme je viens de l'expliquer, cette question a été débattue, l'année dernière, de manière assez approfondie devant la cour de l'Ontario. N'oubliez pas, monsieur, qu'Air Canada compte 2 400 employés d'entretien qui continuent de travailler chez Air Canada. Ces employés travaillent dans toutes les villes, y compris Winnipeg. De fait, on aura l'occasion d'engager d'autres gens pour travailler à Winnipeg. Nos activités respectent l'esprit et la lettre de la loi.

Il faut également parler de l'évolution, depuis 1988, des types de travaux faits sur les avions. En effet, les différentes modalités d'entretien ont évolué avec le temps. La cour a étudié la question de façon approfondie, l'année dernière. C'était une cour indépendante. À la suite d'un long processus, elle a conclu qu'Air Canada se conformait à la loi.

M. Jamie Nicholls: Le président a dit en 1988 qu'il croyait que la définition d'un centre de révision était bien précise. Il a dit qu'il s'agissait d'un centre qui effectuait d'importants travaux à la structure des appareils et qui disposait d'une certaine expertise. Cela veut dire qu'il ne s'agit pas seulement de changer l'huile d'un avion, mais de la révision générale aussi.

Air Canada croit-elle maintenant qu'elle peut interpréter la loi différemment parce qu'elle a une armée d'avocats derrière elle pour contourner l'esprit de loi adoptée en 1988? J'ai vérifié dans les archives de la Bibliothèque du Parlement quel était le point de vue d'Air Canada en 1988 et le point de vue du sous-ministre responsable pour la privatisation d'Air Canada. C'était clair: la compagnie doit pouvoir offrir des services de grand entretien dans ces trois villes.

Où Air Canada prévoit-elle faire ses travaux de grand entretien à l'avenir?

Me Louise-Hélène Sénécal (avocate générale adjointe, Affaires juridiques, Air Canada): Monsieur le président, j'inviterais les membres à lire la décision du juge Newbould de la Cour supérieure de l'Ontario, qui offre en détail une analyse...

M. Jamie Nicholls: C'est bien, on l'a lu.

On peut passer...

[Traduction]

M. Pierre Poilievre (Nepean—Carleton, PCC): Un rappel au Règlement, monsieur le président.

Le président: M. Poilievre invoque le Règlement.

M. Pierre Poilievre: M. Nicholls a posé une question. On lui a donné une réponse fort pertinente.

M. Jamie Nicholls: J'ai déjà reçu la réponse.

M. Pierre Poilievre: Bien, vous avez posé la question à nouveau, vous aviez donc besoin d'entendre cette réponse à nouveau.

M. Jamie Nicholls: Le secrétaire parlementaire sait que nous disposons de peu de temps, je cède donc mon temps de parole à...

Le président: Un peu de silence, s'il vous plaît.

Il ne s'agit pas vraiment d'un rappel au Règlement.

Vous avez déjà utilisé quatre minutes et 26 secondes. Il vous reste donc deux minutes et demie pour le reste de vos questions.

[Français]

Mme Isabelle Morin (Notre-Dame-de-Grâce—Lachine, NPD): Privatiser les installations d'entretien d'Air Canada est un premier pas pour le déplacement éventuel des emplois à l'étranger.

J'aimerais savoir quelles sont les obligations d'Air Canada quant au manque de fonds dans le régime de retraite des employés d'Air Canada, puisque la majorité des fonds des régimes de retraite des employés d'Aveos sont toujours dans le régime de retraite d'Air Canada.

Quelle incidence la fermeture d'Aveos aura-t-elle sur le régime de retraite des employés?

De plus, Air Canada a cessé d'octroyer des contrats à Aveos, entraînant la fermeture de cette compagnie. Air Canada compte-t-elle respecter ses responsabilités envers ses anciens employés?

M. Calin Rovinescu: Merci beaucoup, madame Morin.

En effet, quand Aveos a été vendue, Air Canada a gardé certaines responsabilités. D'ailleurs, il y a un an et demi environ, quand il y a eu des débats devant le Conseil canadien des relations industrielles, Air Canada s'est engagée d'abord à assumer jusqu'à 1 500 des primes des gens qui perdront leur emploi. Nos avocats sont en discussion avec les représentants d'Aveos et les représentants de la cour, etc.

Quant aux obligations concernant les fonds de retraite, en effet, il y avait certaines obligations et Air Canada a l'intention de respecter toutes ses obligations envers ces gens. C'est un processus qui prendra un peu de temps. La manière qu'a choisie Aveos pour se restructurer ou fermer ses portes nous a surpris, comme tout le monde. C'est en voie de discussion. Je ne sais pas si Mme Sénécal pourra ajouter quelque chose à sujet.

•(0850)

Me Louise-Hélène Sénécal: Le processus de restructuration d'Aveos implique différents joueurs: il y a un contrôleur et un représentant d'Aveos. Donc, il faut...

Mme Isabelle Morin: C'est bien, mais mon temps est limité.

Vous avez dit que 1 500 personnes pourront y avoir droit, mais plus de 1 500 personnes ont perdu leur emploi.

Qu'allez-vous dire à la moitié des personnes qui ont perdu leur emploi? Qu'elles vont avoir leur pension de retraite! Et à l'autre moitié, vous direz qu'elles n'auront pas leur pension de retraite?

Me Louise-Hélène Sénécal: Monsieur le président, il semble y avoir un peu de confusion quand on parle des 1 500 personnes. Il s'agit de deux choses différentes. En ce qui a trait au régime de retraite, nous avons des obligations contractuelles et nous allons respecter ces obligations contractuelles relativement au fonds de retraite. C'est une chose.

Quant au 1 500, ce chiffre...

Mme Isabelle Morin: Parfait.

Je vais passer à ma...

[Traduction]

Le président: Je dois vous interrompre. Désolé, mais vous n'avez plus de temps.

Monsieur Coderre.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Merci, monsieur le président. Je vais partager mon temps avec M. Lamoureux.

Monsieur Rovinescu, on n'a pas besoin d'avocats, on va se parler tous les deux, entre Montréalais. On va se comprendre aujourd'hui.

Pensiez-vous que le travail d'Aveos était bien fait? Vous lui avez quand même accordé 93 p. 100 des contrats. Le travail était-il bien fait?

M. Calin Rovinescu: Oui, c'était un fournisseur qui faisait du travail adéquat.

L'hon. Denis Coderre: Il n'y a donc eu aucun problème de sécurité, il n'a pas eu de problème.

M. Calin Rovinescu: Il n'y en a eu aucun.

L'hon. Denis Coderre: Par conséquent, les employés ont fait du bon travail. Il s'agissait d'anciens employés d'Air Canada qui devaient connaître cela. Ils ont donc fait du bon travail, n'est-ce pas?

M. Calin Rovinescu: Oui.

L'hon. Denis Coderre: Air Canada devait-il encore de l'argent à Aveos? Toutes les sommes dues par contrat étaient-elles payées?

M. Calin Rovinescu: Oui.

L'hon. Denis Coderre: Vous ne lui deviez donc pas 1 ¢.

M. Calin Rovinescu: Non. D'ailleurs, comme je viens de le mentionner, Aveos nous doit environ 35 millions de dollars.

L'hon. Denis Coderre: Alliez-vous voir ailleurs? Même si vous étiez satisfait, aviez-vous recours à d'autres compagnies pour faire le grand entretien. On sait que la révision consiste à défaire les moteurs et ainsi de suite. C'est la troisième ligne de maintenance. Alliez-vous voir ailleurs? Est-ce que vous aviez recours à d'autres entreprises qu'Aveos?

M. Calin Rovinescu: Oui, effectivement. On fait affaire avec environ 75 fournisseurs, dont plusieurs sont au Canada. On fait donc affaire avec plus d'un fournisseur.

L'hon. Denis Coderre: Vous êtes donc d'accord avec moi pour dire qu'Air Canada ne faisait aucun travail de révision.

M. Calin Rovinescu: Non, je ne suis pas d'accord avec vous sur cela.

L'hon. Denis Coderre: Mme Sénécal l'a dit au mois de décembre 2010. Vous ne faites pas de grand entretien à Air Canada.

M. Calin Rovinescu: Non, je n'ai pas dit cela. Si vous aviez posé votre question comme il faut, comme je viens de l'expliquer, si vous aviez entendu ce que j'ai dit auparavant...

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Rovinescu, je suis capable de poser mes questions. Cela fait 15 ans que je suis député. Malheureusement, je n'ai pas de bonus de 5 millions de dollars. J'ai toujours rêvé de voir le *six million dollar man*, mais j'ai tout de même devant moi un gars qui gagne 5 millions de dollars. Par respect, lorsque je pose des questions, répondez, s'il vous plaît. D'accord?

Je veux savoir si vous faites la révision générale. C'était clair pour M. Mazankowski en 1988. Il voulait privatiser Air Canada, premièrement pour protéger le siège social à Montréal, deuxièmement pour assurer le respect du bilinguisme — il ne s'agit pas seulement des messages enregistrés sur cassettes —, donc des deux langues officielles, et troisièmement pour protéger les centres de révision et les centres d'entretien.

Je sais que, présentement, Air Canada a des employés qui font de l'entretien. Toutefois, il n'a pas de centre de révision. La raison pour laquelle Aveos faisait cela pour vous, c'est parce qu'elle s'occupait du centre de révision.

Maintenant, vous pouvez me servir la décision du juge Newbould; je l'ai lue au complet. Pour ma part, vous devez protéger ces centres de révision. J'espère que vous allez réengager des employés. Pour moi, le problème actuel d'Air Canada réside dans le fait que l'entreprise ne respecte pas la loi, car les centres de révision doivent être à Montréal, Winnipeg et Toronto.

Pourquoi faites-vous maintenant affaire avec le centre de révision de Windsor?

M. Calin Rovinescu: Monsieur Coderre, je viens d'expliquer qu'Air Canada est en conformité avec la loi. Vous pouvez le dire cinq ou dix fois. On peut faire un grand drame, on peut faire n'importe quelle sorte de drame si vous voulez...

L'hon. Denis Coderre: Je peux le dire cinq millions de fois, aussi. Ce n'est pas un problème.

M. Calin Rovinescu: Air Canada respecte la loi. Si vous n'êtes pas d'accord sur le jugement du juge Newbould, qu'est-ce que vous voulez que je vous dise?

L'hon. Denis Coderre: Monsieur Rovinescu, si j'étais ministre des Transports, je ne vous aurais pas rencontré hier. Je vous aurais rencontré immédiatement.

Mon travail est de m'assurer que vous êtes en conformité avec la loi. On peut être en désaccord sur l'interprétation. Pour ma part, je vous aurais traîné devant la cour. On aurait parlé et on aurait réglé cela à la cour. Le juge Newbould n'a pas fait de différence entre la grande révision et l'entretien. Comme dirait mon collègue, il ne s'agit pas juste de changer l'huile. C'est son interprétation, et on aurait dû interjeter appel, mais c'est une autre affaire.

Est-ce que j'entends que vous voulez maintenant faire appel à Premier Aviation pour la révision? Quelles sont vos relations avec Ronnie Di Bartolo?

• (0855)

M. Calin Rovinescu: On va réaliser nos projets de maintenance avec plusieurs fournisseurs. Il n'y a pas qu'un seul fournisseur, comme je viens de vous l'expliquer. On a ici une liste d'environ 62 fournisseurs au Canada situés en Alberta, en Colombie-Britannique, au Manitoba, en Ontario et au Québec. On a l'intention d'encourager plusieurs de ces fournisseurs. Il ne s'agit pas seulement de la réparation des avions, mais également de celle des moteurs et des composants. Parmi ces 67 fournisseurs, on va trouver ceux qui font l'affaire.

L'hon. Denis Coderre: Je vais céder la parole à mon collègue Kevin Lamoureux, de Winnipeg. Les gens de Winnipeg veulent également protéger leurs emplois.

Avez-vous l'intention de réutiliser ces hangars? Mon intérêt est de protéger l'industrie aéronautique, de s'assurer qu'il y a des emplois à Montréal, Winnipeg et Toronto. Votre travail à vous est de protéger les centres de révision. Allez-vous faire de l'entretien et reprendre les hangars qu'Aveos a laissé tomber? C'est une bande de sauvages, je suis d'accord avec vous. Et aujourd'hui, les employés n'ont pas d'argent pour mettre du pain et du beurre sur leur table. Qu'allez-vous faire avec ces centres de révision?

M. Calin Rovinescu: Comme je viens de le dire à propos des centres de révision, nous n'allons pas racheter Aveos. Nous n'allons pas racheter cette compagnie qui a fait faillite. Nous l'avons soutenue pendant huit ans, et nous n'avons pas l'intention de la racheter. Nous avons l'intention de travailler avec plusieurs fournisseurs, incluant ceux du Québec, à Montréal, pour faire ces travaux. Comme je l'ai déjà mentionné, nous sommes en conformité avec la loi, et nous allons choisir des fournisseurs qui ont la capacité et l'expertise nécessaires pour réparer nos avions.

Monsieur Lamoureux.

[Traduction]

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

Je désire préciser que lorsque Air Canada a confié ses responsabilités à Aveos, j'étais présent et j'accompagnais les employés et ces derniers jugeaient qu'Air Canada les trompait. Lorsque Air Canada ou Aveos a par la suite fermé leur usine à Winnipeg, j'étais à l'aéroport international de Winnipeg, et les employés jugeaient encore une fois qu'Air Canada les trompait. Puis lorsque les employés d'Air Canada ont manifesté à l'Assemblée législative du Manitoba en très grand nombre, des centaines, appuyés par bien d'autres gens, j'étais là lorsque Air Canada encore une fois les a trompés.

L'autre jour, sur la Colline, les employés d'Air Canada du Québec, de l'Ontario, et même certains de Winnipeg, si je ne me trompe, étaient ici et expliquaient comment Air Canada les trompait.

À mon avis partout au pays on comprend qu'Air Canada comme société — quand on va directement au coeur de la question — enfreint clairement la loi. Ils se tournent vers le gouvernement pour

qu'il intente des poursuites judiciaires contre Air Canada afin de l'obliger à respecter ses engagements aux termes de la loi. Ces emplois sont très importants dans ces collectivités. Ces emplois vont disparaître, ce qui aura une incidence négative importante sur ces collectivités.

Est-ce que Air Canada...

Le président: Monsieur Lamoureux, je dois vous interrompre. Vous n'avez plus de temps.

Vous avez droit à une réponse courte si vous voulez. Sinon, nous passerons à la prochaine question. Soyez très bref, s'il vous plaît.

M. Calin Rovinescu: Je ne suis pas certain qu'une question ait été posée, mais je dirai ce qui suit. Il ne fait aucun doute qu'Air Canada respecte cette loi. Vous n'êtes peut-être pas d'accord, cela ne vous plaît peut-être pas, mais Air Canada respecte cette loi.

Pour diriger une entreprise semblable à une compagnie aérienne, à moins que vous n'ayez pas suivi ce qui se passait partout dans le monde, où il y a eu... Aux États-Unis seulement, American Airlines a subi une restructuration financière, United Airlines également, de même que Delta Airlines, Continental à deux reprises, U.S. Airways deux fois... Les grandes compagnies traditionnelles, comme TWA et Pan Am... J'espère que vous regardez parfois la télévision, parce que l'émission de télévision consacrée à Pan Am est excellente.

Pour que les compagnies aériennes demeurent concurrentielles, il faudra que certaines soient vendues. Dans ce cas-ci, une entreprise a été vendue avec un appui important d'Air Canada.

Je suis irrité par l'affirmation voulant qu'Air Canada ne respecte pas la loi. Je suis irrité par l'affirmation... J'aimerais que vous définissiez le mot « tromper », qui est un mot qui, selon moi, ne doit pas être utilisé en comité, et j'aimerais bien comprendre quelle était votre question, ce que je n'ai pas saisi.

Merci.

Le président: Merci.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Je pense que nous avons tous beaucoup de sympathie à l'égard de ceux qui ont perdu leurs emplois. Je pense qu'à l'évidence, les grands drames politiques, les cris et les hurlements ne vont pas leur redonner leurs emplois. Je pense donc que mes questions d'aujourd'hui porteront sur les faits, soit la seule chose importante pour les travailleurs sur le terrain d'Aveos et les autres entreprises.

Pour commencer, vous avez 2 400 employés à l'entretien et à la révision à l'interne...?

• (0900)

M. Calin Rovinescu: Oui, 2 400 employés d'entretien à Air Canada.

M. Pierre Poilievre: Ces employés perdront-ils leurs emplois suite au recours à la protection de la Loi sur les faillites d'Aveos?

M. Calin Rovinescu: Non. En fait, à la suite de la situation chez Aveos, nous nous attendons à tenter d'embaucher plus d'employés avec le temps.

M. Pierre Poilievre: Au Canada?

M. Calin Rovinescu: Au Canada. Pratiquement tous nos employés d'entretien sont au Canada, parce que c'est ici que nous faisons notre propre travail d'entretien, et lorsque l'entreprise a été vendue en 2004, nous en avons conservé une grande partie. Depuis 2007, comme je l'ai indiqué, le nombre d'emplois d'entretien d'Air Canada a en fait augmenté d'environ 35 p. 100.

M. Pierre Poilievre: Vous avez augmenté le nombre d'emplois d'entretien d'environ 35 p. 100.

M. Calin Rovinescu: C'est exact.

M. Pierre Poilievre: Pouvez-vous répéter — votre microphone n'a pas bien capté ce que vous avez dit — que vous n'avez pas l'intention d'éliminer des emplois à l'interne à la suite du recours à la protection de la Loi sur les faillites d'Aveos? Est-ce exact?

M. Calin Rovinescu: C'est exact. Non seulement n'avons-nous pas l'intention de mettre fin à ces emplois, nous avons aussi l'intention d'augmenter le nombre de postes à l'interne à Air Canada à l'avenir, à la suite de cette situation.

M. Pierre Poilievre: Pouvez-vous répéter le pourcentage des travaux de révision et d'entretien qui ont été accordés à Aveos au cours des dernières années?

M. Calin Rovinescu: Je n'ai pas le chiffre, mais nous pourrions envoyer cette statistique au comité plus tard.

M. Pierre Poilievre: Savez-vous quel pourcentage des profits d'Aveos provenait d'Air Canada?

M. Calin Rovinescu: Nous estimons qu'environ 60 à 65 p. 100 des profits venaient d'Air Canada l'an dernier.

M. Pierre Poilievre: Vous étiez prêt à fournir 15 millions de dollars supplémentaires de financement à Aveos pour que l'entreprise poursuive ses activités.

M. Calin Rovinescu: Nous avons appris qu'Aveos manquait de liquidités. Nous leur avons proposé plusieurs ententes de financement de rechange, y compris ces 15 millions de dollars, que l'on appelle financement du débiteur-exploitant. Si l'entreprise avait choisi de se restructurer, ce financement aurait pu leur permettre une restructuration méthodique. Il aurait fourni à l'organisation et aux employés du temps, de sorte que les activités n'auraient pas cessé aussi soudainement. Mais l'entreprise a choisi de ne pas accepter ce financement.

M. Pierre Poilievre: Étant donné que rien dans la loi ne permet au gouvernement de forcer Aveos à se sortir de la faillite, la seule proposition que l'opposition pourrait faire afin qu'Aveos poursuive ses activités serait un plan de sauvetage direct aux frais des contribuables. Savez-vous environ combien les contribuables devraient verser pour qu'un tel plan de sauvetage permette à Aveos de reprendre ses activités?

M. Calin Rovinescu: En vérité, je ne sais vraiment pas. Nous savons que lorsqu'Aveos a été vendue, le montant total investi dans l'entreprise en capitaux propres et en financement de la dette s'élevait à environ 975 millions de dollars. C'était en 2007. Depuis, l'entreprise a mené ses activités pendant cinq ans. C'est l'investissement total réalisé à l'époque. Cela constituerait un indicateur d'un point de référence, et l'entreprise a échoué.

M. Pierre Poilievre: Quel était ce montant?

M. Calin Rovinescu: C'était 975 millions de dollars.

M. Pierre Poilievre: Près d'un milliard de dollars avait déjà été investi dans Aveos. L'entreprise n'a pas pu poursuivre ses activités

avec ce montant. Cela nous donne une idée du montant que les contribuables devraient verser pour créer un plan de sauvetage complet afin que cette entreprise demeure opérationnelle.

M. Calin Rovinescu: C'était la valeur à l'époque. Les investisseurs dans Aveos en 2007 étaient des investisseurs privés de capitaux avertis ainsi que de grandes institutions financières, des gens qui avaient déjà réalisé de tels investissements auparavant. On a donné à l'entreprise l'occasion de se doter d'un groupe d'actionnaires dotés de capitaux solides et ça n'a pas fonctionné.

M. Pierre Poilievre: Si nous devons offrir à Aveos un plan de sauvetage d'un milliard de dollars, comme l'opposition semble le proposer, il faudrait emprunter cet argent ou le prendre à même l'économie. Peu importe si l'on emprunte un milliard de dollars à l'économie ou si l'on l'enlève à l'économie, l'effet est le même.

Pensez-vous qu'emprunter ou enlever un milliard de dollars à l'économie pour aider cette entreprise en faillite permettrait, au final, de créer des emplois ou d'en détruire?

M. Calin Rovinescu: J'ai choisi une carrière loin de la politique, que ce soit au niveau fédéral ou municipal, de sorte que je ne peux pas vraiment répondre à des questions qui portent sur l'argent des contribuables.

M. Pierre Poilievre: Je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Toet.

● (0905)

M. Lawrence Toet (Elmwood—Transcona, PCC): Tout d'abord, j'aimerais parler des employés parce que selon moi, ce qui est arrivé à Aveos et aux employés, et tout particulièrement aux employés de Winnipeg, est une mascarade. Ce sont des employés qui fournissaient un excellent service, qui sont des travailleurs hautement qualifiés. À Winnipeg, nous voulons conserver ces emplois, et je peux vous dire qu'il en est de même partout au pays. Il s'agit d'un secteur important de l'industrie aérospatiale de Winnipeg. C'est très important pour nous, et nous aimerions voir cette industrie se développer.

Ainsi, vous avez parlé d'examiner des centres partout au Canada et de favoriser la croissance dans ces centres. Envisagez-vous un plan qui permettrait de transférer ce bassin de talents et de l'utiliser? Pouvez-vous nous donner une idée de ce que vous essayez d'accomplir ici?

M. Calin Rovinescu: C'est exactement l'orientation que nous avons adoptée. Nous voulons cerner les bassins de talents, des sociétés canadiennes et étrangères d'entretien, de réparation et de révision qui sont prêtes à embaucher des travailleurs canadiens talentueux.

Je demanderais à Duncan Dee, notre directeur de l'exploitation, de parler un peu plus des opportunités en entretien, réparation et révision que nous examinons partout au Canada.

M. Duncan Dee (premier vice-président, Affaires de l'entreprise, Air Canada): Merci pour votre question monsieur Toet.

En effet, la priorité d'Air Canada est de tenter de trouver des fournisseurs locaux dans bon nombre de ces collectivités. Winnipeg en fait partie et il s'agit de profiter du fait qu'il existe des travailleurs talentueux qui sont capables de faire le travail et de les gérer de façon à disposer d'un centre d'entretien, de réparation et de révision concurrentiel qui travaillerait de pair avec les travailleurs d'Air Canada, qui font un travail si semblable.

Pour nous, la priorité consiste à trouver des fournisseurs locaux, des entreprises mondiales d'entretien, réparation et révision, des partenaires mondiaux intéressés à investir dans ces installations canadiennes, dans ces travailleurs canadiens, pour continuer le travail au Canada. Air Canada n'a pas l'intention d'envoyer ces avions à l'étranger, dans d'autres endroits. Honnêtement, s'il fallait qu'Air Canada envoie ses avions dans des endroits que nous ne desservons pas, pour leur entretien, ce serait un fardeau supplémentaire. Faire le travail dans nos propres collectivités au pays est assurément l'objectif que nous nous sommes fixés.

Le président: Merci.

Monsieur Gourde.

[Français]

M. Jacques Gourde (Lotbinière—Chutes-de-la-Chaudière, PCC): Merci, monsieur le président.

Je remercie également les témoins d'être parmi nous ce matin.

Vous avez dit qu'à Air Canada, le volume d'affaires en matière d'entretien allait augmenter au cours des années à venir. Comme on le sait, la compagnie Aveos a dû faire faillite. Si ça n'avait pas été le cas, est-ce que des contrats à long terme avec cette compagnie auraient eu cours?

M. Calin Rovinescu: Je n'ai pas entendu votre question.

M. Jacques Gourde: Si la compagnie Aveos n'avait pas fait faillite, auriez-vous voulu travailler avec elle en 2012, 2013, 2014 et au cours des années subséquentes?

M. Calin Rovinescu: Dans le cas de certains contrats d'entretien, on opte plutôt pour des contrats à long terme. Cependant, à cause de la faillite d'Aveos, on a conclu des contrats qui étaient plutôt à court terme. Dans l'industrie, la pratique veut cependant qu'on s'engage pour de plus longues périodes. Par exemple, nous avons conclu avec Aveos un contrat qui devait arriver à terme en 2013, donc l'année prochaine. Nous avons l'intention d'opter pour du long terme dans le cas de plusieurs de ces 67 compagnies canadiennes que nous considérons maintenant.

Comme je le disais plus tôt, nous avons également encouragé des compagnies étrangères à s'établir au Canada. Nous avons approché des compagnies qui fabriquent des moteurs, notamment MTU, Lufthansa Technik et AAR, ainsi que d'autres entreprises pouvant envisager la possibilité de s'établir au Canada et de s'engager auprès de nous à long terme.

M. Jacques Gourde: À Air Canada, vous avez à l'interne des employés chargés de l'entretien, mais vous devez aussi en avoir à l'extérieur. Vous avez parlé plus tôt d'une augmentation possible des emplois. Il faut croire que vous avez plus de besoins, que le trafic aérien augmente et que vous devez donc faire plus d'entretien. Vous avez parlé de 60 à 67 compagnies canadiennes qui pourraient offrir des services d'entretien. Allez-vous augmenter proportionnellement l'entretien à l'extérieur d'Air Canada?

M. Calin Rovinescu: Non. Nous allons probablement reprendre certaines fonctions à l'interne. C'est pourquoi il est probable que nous engagions éventuellement du personnel très spécifique dont nous aurions besoin à l'intérieur d'Air Canada. Nous avons augmenté de 35 p. 100 le nombre d'employés à l'entretien depuis 2007 et nous allons continuer à le faire. Nous allons donc reprendre certaines des activités.

En 2014, nous allons commencer à remplacer notre flotte aérienne en y introduisant le Boeing 787, le Dreamliner. Ce nouvel avion va exiger moins d'entretien. Il ne faut pas oublier que l'acquisition de

nouveaux appareils a pour effet de réduire les coûts d'entretien et, par conséquent, le travail nécessaire qui se fait à l'extérieur.

● (0910)

M. Jacques Gourde: Les nouvelles compagnies que vous allez engager vont avoir besoin d'employés spécialisés. On parle ici d'ingénieurs et de techniciens de haut niveau. Les employés d'Aveos auront sans doute la possibilité de se diriger vers ces nouvelles entreprises. De toute façon, si les contrats que vous confiez auparavant à Aveos sont attribués à des compagnies encore actives dans le marché, celles-ci auront beaucoup plus de travail. Ces compagnies disposent-elles des effectifs nécessaires pour répondre à la demande d'Air Canada?

M. Calin Rovinescu: Vous avez tout à fait raison. Ce qui arrivera, c'est que les employés d'Aveos qui ont une expertise particulière vont aller chercher des emplois dans ces autres compagnies. Effectivement, si ces compagnies ont le talent nécessaire, nous allons leur donner des contrats.

Comme je l'ai dit, nous avons déjà commencé les discussions avec certaines de ces compagnies. Nous avons immédiatement fait appel à deux compagnies du Québec pour effectuer certains travaux. Ces gens auront besoin de plus de main-d'oeuvre pour effectuer les travaux, puisque auparavant ils n'avaient pas à s'occuper de ces sept avions. Cela va créer des occasions d'emploi pour les gens spécialisés, ce qui permettra aux employés d'Aveos de trouver des emplois dans ces autres centres. Nous encouragerons ces autres centres.

M. Jacques Gourde: Allez-vous toujours donner priorité aux compagnies canadiennes?

M. Calin Rovinescu: Tout à fait. Non seulement nous allons donner priorité aux compagnies canadiennes, mais nous allons également encourager les compagnies étrangères à venir s'établir ici et à embaucher des employés canadiens pour effectuer les travaux.

M. Jacques Gourde: Parlons du nombre total de travailleurs nécessaires pour faire la maintenance, incluant ceux à l'intérieur et ceux à l'extérieur d'Air Canada. Combien d'employés faut-il, à l'échelle du Canada? Est-ce 3 000, 4 000, 5 000?

M. Calin Rovinescu: Cela va dépendre des gens que l'on trouvera au Canada pour faire les travaux.

Il y avait 2 600 personnes qui travaillaient pour Aveos, alors qu'Air Canada en emploie 2 400. On peut donc dire qu'il y avait au total un groupe de 5 000 personnes. Je ne sais pas si, avec toutes les autres compagnies aériennes basées au Canada, il en faudra le même nombre.

Idéalement, pour que ces entreprises soient viables, elles doivent être capables de faire concurrence aux compagnies étrangères. Pour nous, ce sera un point important, comme je le disais lors de mes remarques. Il faut que ces compagnies qui s'établissent au Canada ou qui embauchent des employés canadiens soient capables de concurrencer sur une base mondiale. Nous avons un bassin de talent d'environ 5 000 personnes constitué des anciens employés d'Aveos et des employés d'Air Canada.

M. Jacques Gourde: Merci.

[Traduction]

Le président: Madame Chow, vous avez la parole.

Mme Olivia Chow (Trinity—Spadina, NPD): Monsieur le président, je partagerai une partie de mon temps de parole un peu plus tard avec mon très timide et humble collègue de Winnipeg, M. Martin.

Vers la fin de la réunion, j'aimerais déposer une motion qui demanderait au comité d'assigner à comparaître les hauts dirigeants d'Aveos, parce qu'ils ont refusé de venir nous rencontrer. Je vais déposer une motion en vue de les sommer de comparaître.

Cela dit, monsieur Rovinescu, à la suite de votre réponse à M. Gourde, vous n'avez essentiellement pas répondu à la question, de sorte que je tiens à être très claire. D'ici la fin de l'année, combien d'emplois en révision et en entretien — je ne parle pas de vos travaux internes, mais des 2 600 personnes qui travaillaient pour Aveos — seront comblés à l'extérieur du Canada? Le savez-vous?

•(0915)

M. Calin Rovinescu: Je ne le sais pas.

Mme Olivia Chow: Vous ne le savez pas, je vois. Merci. C'est ce que je pensais. Vous ne connaissez pas le pourcentage, n'est-ce pas?

M. Calin Rovinescu: Non, parce qu'en raison de la façon dont ça fonctionne...

Mme Olivia Chow: Vous l'avez déjà expliqué, et j'ai compris.

M. Calin Rovinescu: Oui, parce que nous allons donner...

Mme Olivia Chow: Nous voulons voir ce qui se passera...

M. Calin Rovinescu: Laissez-moi seulement terminer ma réponse, s'il vous plaît, madame Chow.

Mme Olivia Chow: J'ai déjà entendu votre réponse, merci. Je n'ai pas besoin d'en savoir plus.

M. Calin Rovinescu: Vous avez besoin de savoir ce que je vous dirai.

Mme Olivia Chow: Non, ça va.

M. Calin Rovinescu: Essentiellement, ce que nous ferons jusqu'à la fin de l'année...

Mme Olivia Chow: Désolée. Ce n'était pas ma question. Laissez-moi poser ma question.

Depuis 2000, Air Canada a intentionnellement mis de côté ses services de révision à l'extérieur de l'entreprise. Vous avez commencé en 1988. En 2000, vous leur avez donné un nom distinct. Ensuite, en 2007, vous les avez vendus. En 2011, l'an dernier, il y a un peu plus d'un an, le Conseil des relations industrielles a dit que ces travailleurs n'étaient plus des employés d'Air Canada, mais au départ, ils travaillaient pour Air Canada. Ils se sentent trahis.

Les Canadiens se sentent trahis, parce que si on remonte toute cette filière, qu'on parle de la loi ou de l'esprit de la loi, à l'évidence, les emplois de ces travailleurs auraient dû être protégés. Ils se sentent totalement trahis par Air Canada.

Pourquoi les employés d'Air Canada feraient-ils confiance à l'entreprise et croire maintenant que leurs pensions et leurs emplois ne seront pas privatisés, vendus, afin qu'une autre entreprise, des entreprises américaines ou d'autres entreprises sans syndicat ni régime de pension suppriment ensuite ces emplois? Il s'agit d'une trahison. C'est ce que pensent les travailleurs à l'heure actuelle.

Vous voyez la tendance. Cela s'est fait de façon délibérée depuis 2000. Combien d'argent aviez-vous dépensé, que ce soit devant les tribunaux ou le Conseil des relations industrielles, pour le faire? En 2000, lorsque le processus a commencé, cette section de votre entreprise faisait des profits. C'est ce qui est ironique. Ces services faisaient de l'argent, et maintenant ils sont en faillite.

M. Calin Rovinescu: Quelle est votre question?

Mme Olivia Chow: Voilà la question. Pourquoi ne pas réemployer ces travailleurs à Air Canada? C'est ma seule question. Reprenez-les.

M. Calin Rovinescu: Merci, madame Chow.

Comme je l'ai dit à plusieurs reprises dans mes observations et dans mes réponses à d'autres questions, j'ai beaucoup de sympathie pour les travailleurs qui ont perdu leur emploi. Nous n'aimons pas la façon dont Aveos a réglé la situation. La façon dont Aveos a fait face à la situation a causé des torts aux travailleurs, d'abord et avant tout. Elle a aussi causé du tort à Air Canada.

Air Canada doit entretenir les avions, et cela a aussi été un point de litige majeur pour nous, comme nous l'avons dit publiquement, et nous ne nous sommes pas gênés pour le dire très clairement. Mais je dois dire ce qui suit.

Mme Olivia Chow: Pourquoi ne répondez-vous pas?

M. Calin Rovinescu: Je dois dire ce qui suit, si vous me le permettez. Des entreprises sont achetées et vendues chaque jour. Air Canada a été privatisée par le gouvernement en 1988 au moyen de cette disposition de la loi. Air Canada, si on fait attention à ce qui se passe, ainsi que je l'ai dit plus tôt, comme toutes les compagnies aériennes, toutes les compagnies aériennes traditionnelles, subit une transformation, a subi une transformation.

Puis-je continuer?

Mme Olivia Chow: Nous manquons de temps. Mon collègue de Winnipeg veut poser une question.

M. Calin Rovinescu: Merci beaucoup.

Essentiellement, Air Canada a subi une transformation, et ces entreprises...

Mme Olivia Chow: Excusez-moi, je connais l'histoire.

Le président: À l'ordre s'il vous plaît.

M. Calin Rovinescu: Ces entreprises qui ont été achetées et vendues...

Le président: Silence, s'il vous plaît.

Mme Olivia Chow: Je veux seulement laisser du temps à M. ...

Le président: On lui a posé une question. Il est en train d'y répondre. Ensuite, nous passerons à l'autre côté de la table.

Finissez, je vous prie.

M. Calin Rovinescu: Essentiellement, d'autres entreprises ont aussi été vendues. Cette entreprise a été créée avec une bonne structure de capitaux, de bons investisseurs, de bons actionnaires, et elle a eu huit ans pour s'assurer que ça fonctionne. Elle ne l'a pas fait, ce qui, à l'évidence, n'est pas une bonne chose pour nous. Nous ne tirons aucun avantage à l'échec d'Aveos. Ce n'est pas bon pour nous. Ce n'est pas bon pour les employés.

Air Canada a vendu d'autres entreprises. Nous avons vendu une entreprise appelée Aeroplan. Cette entreprise a très bien réussie. Elle a une capitalisation boursière de 3 milliards de dollars. Elle s'en tire très bien. Nous avons vendu une entreprise appelée Jazz.

Cela faisait partie de la transformation d'Air Canada. L'entreprise a été privatisée, puis a subi une transformation qui remontait à ces années. L'entreprise subira d'autres périodes de transformation, en raison de sa structure de compagnie aérienne traditionnelle, qui fait face à une concurrence féroce de la part des transporteurs à faibles coûts. Je pense que, que nous le voulions ou non, c'est la réalité.

Merci beaucoup pour votre question.

● (0920)

Le président: Merci.

Monsieur Toet.

M. Lawrence Toet: Merci, monsieur le président.

J'aimerais revenir un peu sur ce que vous disiez. Pendant la courte période où Aveos a essentiellement reçu un tel investissement énorme... Manifestement, le plan d'investissement que l'entreprise avait, son plan d'affaires, était solide. Les gens n'investissent pas autant d'argent dans une entreprise pour la voir disparaître aussi rapidement du paysage canadien.

Avez-vous une idée de ce qui a causé cette situation et de ce qui s'est passé? Je sais que ce n'est pas votre entreprise, mais pour cette raison, pouvez-vous nous donner votre avis à ce sujet?

M. Calin Rovinescu: Merci pour la question.

En fait nous pensons qu'en dépit des investissements de 975 millions de dollars et en dépit de la qualité des actionnaires qu'ils avaient et des prêteurs, l'entreprise Aveos n'a pas pu être concurrentielle par rapport à d'autres entreprises internationales d'entretien, de révision et de réparation. Ils n'ont pas pu attirer de façon continue des sociétés tierces pour certaines de leurs unités d'exploitation y compris, en particulier, dans le domaine de la cellule.

Ils avaient trois unités d'exploitation: la cellule, le moteur et les composants. Nous pensons que, malgré leurs efforts, plusieurs autres transporteurs sont arrivés et ont trouvé que la productivité n'était pas adéquate, ce qui a entraîné des délais d'exécution qui n'étaient pas adéquats, ce qui a fait que, après un certain temps, ces compagnies aériennes ont décidé d'aller ailleurs. Par conséquent, les affaires ne se sont pas développées.

Contrairement à certaines des autres unités d'exploitation créées et vendues vers cette époque par Air Canada, celle-ci n'a pas pu attirer suffisamment de sociétés tierces pour renforcer son argument commercial, et ce, je crois, largement à cause de problèmes de productivité.

M. Lawrence Toet: Si le gouvernement intervenait pour sauver Aveos et qu'il dépensait tout cet argent... Je veux dire que nous avons déjà eu un groupe d'investisseurs privés qui ont perdu beaucoup d'argent dans ce processus. J'ai moi-même fait plusieurs placements par le passé, et je serai très hésitant à investir dans une compagnie qui, sur une période de cinq à sept ans a reçu ce genre d'investissement et n'a pas pu réussir. Ils n'ont pas commencé avec un budget de misère. Je crois que c'est là un des points essentiels qu'il nous faut examiner pour la suite.

J'aimerais également revenir sur ce que j'ai dit au départ, à savoir la question de l'emploi qui est, pour moi, la question essentielle. Je me demande si vous êtes entré en contact avec des compagnies qui seraient à la recherche de locaux au Canada, plus précisément à Winnipeg, Mississauga et Montréal.

M. Calin Rovinescu: Oui, effectivement. Vous savez, c'est intéressant... Comme je l'ai dit plusieurs fois, il existe de grandes possibilités en raison du bassin de talents. Bien entendu, nous avons des besoins. Parmi les compagnies avec qui nous avons eu des discussions, je peux citer MTU, qui est une compagnie de moteurs installée en Colombie-Britannique et qui a une bonne réputation. Ils pourraient certainement examiner des activités ailleurs, s'ils sont intéressés. Il faudrait qu'ils fassent preuve de diligence raisonnable,

qu'ils comprennent l'unité d'exploitation et qu'ils comprennent les possibilités, là-bas.

Il existe d'autres compagnies spécialisées dans les moteurs, voire même certains fabricants, comme, éventuellement, des compagnies comme GE et Lufthansa Technik. Encore une fois, nous avons eu des entretiens très préliminaires, sachant, bien entendu, que l'échec d'Aveos nous a surpris comme il a surpris le reste du pays.

M. Lawrence Toet: Pourriez-vous nous dire quelle a été la réaction à ces conversations préliminaires avec ces compagnies? Encore une fois, vous avez les locaux là-bas et vous avez le bassin de talents, là-bas. Deux atouts qui devraient susciter l'intérêt de ces compagnies.

M. Calin Rovinescu: Encore une fois, j'ai encouragé nos employés des services d'entretien de participer à ces discussions préalables, mais c'est encore trop tôt pour l'instant. Je crois, comme je l'ai dit dans ma déclaration, que j'encouragerais les ministères du développement économique provincial à entrer en contact avec certaines compagnies qui ont exprimé un intérêt pour voir où cela pourrait aboutir.

Dans le cas du Québec, le groupe de développement économique au Québec a déjà rencontré nos employés à l'entretien pour essayer de déterminer ce qui serait possible. Je crois qu'un bon nombre de unités d'exploitation, mais pas nécessairement toutes, sont absolument capables d'être ressuscitées par différents propriétaires et par des intervenants stratégiques plus puissants.

M. Lawrence Toet: Dans le cadre de ces discussions initiales, a-t-on parlé de la possibilité d'attirer d'autres possibilités d'affaires vers ces usines afin de leur permettre de croître?

Vous parlez d'une restructuration complète de l'industrie du transport aérien en Amérique du Nord. Je ne pense pas que ce soit encore terminé. Il y a des possibilités indéniables avec certains de nos amis et partenaires. Nous avons beaucoup de partenariats avec nos amis du Sud des États-Unis. Va-t-on tenir compte de cela dans l'ensemble des mesures d'encouragement destinées à inciter ces entreprises à se relocaliser dans ces usines maintenant abandonnées?

● (0925)

Le président: Je vais vous demander de vous en tenir à l'essentiel si vous le pouvez.

M. Calin Rovinescu: Énormément, en effet. Laissez-moi vous dire qu'il est essentiel de faire exactement ce que vous avez dit. Pour qu'ils soient concurrentiels, ils doivent pouvoir compter sur plus d'un client. Je pense que la condition *sine qua non* d'une entreprise rentable est de s'assurer qu'ils peuvent attirer des activités externes d'autres transporteurs nord-américains ou, pourquoi pas, d'autres transporteurs ailleurs dans le monde.

Le président: Merci.

Nous allons passer à M. Martin.

M. Pat Martin (Winnipeg-Centre, NPD): Merci, monsieur le président. Je partagerai mon temps avec M. Sullivan.

Le président: Je vous informe que j'arrêterai la séance à 9 h 30.

M. Pat Martin: Merci, monsieur Rovinescu.

Laissez-moi simplement vous dire que c'est avec davantage de tristesse que de colère qu'un grand nombre d'entre nous voient nos plus grandes craintes se concrétiser, ceux d'entre nous qui étaient critiques à l'égard de la privatisation initiale.

Nous avons été réconfortés dans une certaine mesure par ce que vos prédécesseurs ont dit dans leur témoignage, à savoir Claude Taylor et Pierre Jeannot, lorsqu'ils étaient à votre place et se sont fait rassurants en disant que l'entretien supposait non seulement la maintenance en ligne visant à assurer le bon fonctionnement des avions au moment de l'atterrissage et du décollage, mais aussi que l'entretien signifiait la révision générale des services dont nous avons parlé.

Nous avons aussi été réconfortés dans une certaine mesure par leurs propos selon lesquels leur atelier d'entretien, du moins à Winnipeg, leur permettait de réaliser un bénéfice net de 10 millions de dollars par an, ce qui pouvait être peu ou beaucoup d'argent en 1988, mais l'intégration verticale de l'entreprise à ce moment-là leur permettait de compenser les autres coûts grâce à la rentabilité des activités d'entretien.

Si la Cour suprême de l'Ontario en est arrivée à la conclusion que vous étiez conforme l'année dernière, n'êtes-vous pas d'accord sur le fait que cela est dû en partie au fait que vous confiez 95 p. 100 du travail d'entretien à une entreprise canadienne implantée à ces trois emplacements? Si vous avez l'intention de donner ce travail en sous-traitance, entre-temps, aux États-Unis, vous n'êtes certainement plus conforme, quelle que soit la définition utilisée. N'est-ce pas là une position raisonnable?

M. Calin Rovinescu: Merci, monsieur Martin. Je vais tout d'abord répondre à la première partie de votre question.

Si les activités d'entretien d'Air Canada étaient rentables en 1988, c'était, de toute évidence, une très bonne chose à l'époque. C'est exactement ce que nous espérions qu'Aveos serait en mesure de faire, c'est aussi ce que nous espérions d'Aéropplan, tout comme nous l'espérions pour Jazz, lorsque ces unités ont été vendues. Une fois encore, ce n'était pas une structure vouée à l'échec. L'objectif de ces entreprises était exactement cela, à savoir, être rentable.

M. Pat Martin: Certains sont d'avis que c'était un tour de passe-passe structurel destiné à vous permettre de vous décharger de vos employés syndiqués qui coûtaient chers, et de donner ces activités en sous-traitance à un groupe non syndiqué comme cette entreprise, Premier Aviation, etc. C'est ce que certains soupçonnent.

M. Calin Rovinescu: Il convient de s'interroger sur les raisons qui pourraient pousser quelqu'un à investir 975 millions de dollars et les jeter par la fenêtre pour atteindre cet objectif, quelqu'un d'autre que les soi-disant bénéficiaires de cette stratégie. Je n'accepte pas cette observation.

Pour ce qui est du deuxième point, nous allons chercher des moyens d'encourager les travailleurs dans ces trois villes. Cela ne fait aucun doute et c'est sans équivoque.

M. Pat Martin: Convieudrez-vous que vous ne seriez plus conformes?

M. Calin Rovinescu: Non, je ne suis pas d'accord.

M. Pat Martin: La décision de la Cour suprême a été rendue en connaissance du fait que tout ce travail d'Air Canada allait continuer à être attribué à ces trois centres d'entretien, même s'il s'agit d'entreprises privées. Selon les données dont on dispose aujourd'hui, cela ne sera pas le cas.

Si l'on présentait les mêmes faits au même tribunal aujourd'hui, celui-ci parviendrait à la conclusion que vous ne vous conformez plus.

M. Calin Rovinescu: Une fois encore, nous ne sommes pas de cet avis. Nous avons sollicité toutes sortes d'avis juridiques à cet effet. Nous ne sommes pas de cet avis.

Nous allons chercher à encourager les gens dans ces trois villes, en plus de Vancouver, soit dit en passant. En effet, nous sommes actuellement conformes à la loi, et nous n'avons pas l'intention de priver les gens de Vancouver, eux aussi, de possibilités. Dans ces quatre villes, nous savons qu'il y a des employés talentueux, et nous comptons sur nos partenaires en matière d'entretien, de réparation et de révision pour trouver des possibilités d'emploi pour ces employés.

Le président: Merci.

Sur ce, il est 9 h 30.

M. Mike Sullivan (York-Sud—Weston, NPD): Non, ce n'est pas le cas.

Le président: Nous avons reçu l'avis que nous allons devoir changer de témoins.

Merci de votre présence et d'avoir accepté de comparaître à si court préavis. Je pense que nous allons avoir d'autres observations à ce sujet.

Nous allons interrompre la séance pendant deux minutes pour permettre aux nouveaux témoins de se joindre à nous.

Merci beaucoup.

• _____ (Pause) _____

•
• (0930)

Le président: Bienvenue à tous.

Nous avons avec nous de nouveaux témoins: du ministère des Transports, nous avons Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques et Brigita Gravitis-Beck, directrice générale; du ministère de la Justice, nous avons Pierre Legault. Bienvenue.

Je sais qu'il y a un bref exposé et nous passerons ensuite aux questions des membres du comité.

Si j'ai bien compris, madame Burr, vous allez commencer. Vous avez la parole.

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

Je tiens à vous remercier de l'invitation. Nous sommes ici aujourd'hui pour vous parler de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, ou LPPCAC, comme on l'appelle plus souvent.

• (0935)

[Français]

Je ne vais pas discuter en détail de la chronologie relative à la privatisation d'Air Canada ni de la création de l'entreprise privée Aveos. Je crois que vous connaissez déjà les faits à cet égard.

Toutefois, je tiens à souligner plusieurs points.

[Traduction]

Je pense qu'il serait utile de vous rappeler le contexte de la loi régissant la privatisation d'Air Canada. La période de la fin des années 1980 et du début des années 1990 a connu de grands changements dans le secteur de l'aviation, période au cours de laquelle des éléments qui appartenaient auparavant au gouvernement ont été privatisés ou au cours de laquelle leurs activités ont été confiées au secteur privé. C'est un phénomène que l'on a observé ailleurs dans le monde, et pas seulement au Canada, mais il est utile de comprendre la LPPCAC dans ce contexte.

D'un point de vue politique, le transfert avait pour objectif d'intégrer ces entreprises au secteur commercial privé pour leur permettre d'exercer leurs activités et de prendre des décisions en fonction du marché, afin de leur permettre de croître et d'atteindre leur indépendance financière. Les paramètres de la LPPCAC qui ont été mis en place à l'époque, et qui sont toujours en place aujourd'hui, découlent de cette philosophie et de cette approche.

[Français]

Toutefois, certaines obligations ont été retenues dans le projet de loi qui régit la privatisation d'Air Canada.

[Traduction]

Air Canada était obligée de continuer à se conformer à ses obligations en matière de langues officielles et d'inclure, dans ses clauses de prorogation, des dispositions exigeant que la société maintienne des centres d'entretien et de révision à Mississauga, Montréal, et Winnipeg, et son siège social à Montréal. Je reviendrai plus tard sur les détails de ces obligations.

Pour le moment, j'aimerais souligner que le gouvernement et le Parlement de l'époque semblent avoir cherché à atteindre un équilibre délicat entre les obligations de prorogation imposées à Air Canada et le désir de créer une entreprise privée exerçant ses activités dans un marché commercial.

[Français]

Le deuxième point que je voudrais porter à votre attention a aussi été soulevé par le ministre Lebel lors de sa comparution, mardi. Air Canada et Aveos sont des entreprises privées qui prennent leurs propres décisions. La séparation d'Air Canada et d'Aveos a pris sept ans, ce qui est une période de temps assez remarquable en soi, pour finalement être officialisée en 2011.

[Traduction]

Troisièmement, je voulais vous parler du contexte dans lequel ces industries fonctionnent aujourd'hui. Comme on l'a indiqué dans l'exposé précédent, l'aviation est un domaine d'activités mondiales. Qu'il s'agisse de transporteurs, d'entreprises d'entretien, de réparation et de révision, l'environnement est mondial. Partout dans le monde, l'accent est porté sur la compétitivité au sein de l'industrie tout en maintenant des normes de sécurité et de sûreté élevées.

L'Association du transport aérien international ou IATA, a récemment revu à la baisse la projection des profits pour les transporteurs aériens à l'échelle mondiale en 2012, prévoyant une marge de profit de seulement 0,5 p. 100. On peut présumer que la situation est pire pour certains transporteurs que pour d'autres.

De plus, les passagers s'attendent à obtenir des billets à bon marché. Le comité est peut-être au courant d'une réunion qui a eu lieu la semaine dernière et qui a été organisée par le Conseil des aéroports du Canada sur le passage des passagers des aéroports canadiens aux aéroports américains.

Comme vous le savez très bien, vos collègues du Sénat travaillent actuellement à une étude sur les questions émergentes liées à l'industrie du transport aérien au Canada, et ils ont reçu de nombreux mémoires d'intervenants qui indiquent que le caractère compétitif des prix de notre industrie de l'aviation constitue une préoccupation importante.

[Français]

À la lumière de ce contexte, je vais maintenant parler brièvement de la question en jeu, qui est de savoir si Air Canada respecte la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

[Traduction]

L'article 6 de la LPPCAC exige qu'Air Canada inclut des dispositions dans ses clauses de prorogation. Plus précisément, l'alinéa 6(1)d) porte sur l'obligation de maintenir les centres d'entretien et de révision à Winnipeg, à Montréal et Mississauga.

De plus, l'article 7 de la LPPCAC empêche Air Canada d'établir des statuts ou des règlements incompatibles avec les clauses de prorogation visées à l'alinéa 6(1)d).

Les clauses de constitution en société ou de prorogation sont déposées auprès du gouvernement fédéral ou d'un gouvernement provincial ou territorial et établissent un certain nombre de règles de gouvernance de société applicables à la société. Ces clauses déterminent normalement les activités de la société: sa structure de propriété, normalement appelée classes d'actions, la façon dont le conseil d'administration est établi, et ses pouvoirs.

En termes simples, les clauses de prorogation établissent les règles en vertu desquelles la société doit fonctionner.

Depuis qu'Aveos a annoncé qu'elle mettrait fin à ses activités, beaucoup d'attention a été portée à la question de savoir si Air Canada était en conformité avec la LPPCAC.

Les clauses de prorogation d'Air Canada déposées à Corporations Canada comprennent une disposition qui stipule que les centres d'entretien et de révision doivent être maintenus à Montréal, à Mississauga et à Winnipeg. Rien n'indique que les clauses d'Air Canada ne sont pas conformes aux exigences énoncées dans la LPPCAC.

● (0940)

[Français]

Il n'y a aucune indication que les clauses de prorogation d'Air Canada ne sont pas conformes aux exigences énoncées dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

[Traduction]

Outre la question de savoir si Air Canada est conforme à la LPPCAC, il y a la question de savoir si la société est en conformité avec ses propres clauses. Avant que ne se produise la triste situation à Aveos, Transports Canada a toujours été d'avis qu'Air Canada respectait ses clauses.

À la lumière des changements récents de circonstances, nous nous sommes penchés de nouveau sur cette question. À la demande du ministre, nous avons demandé un avis juridique pour nous aider, et cet avis vous a été relayé aujourd'hui.

J'aimerais préciser que la conformité aux clauses de prorogation n'est pas une exigence de la LPPCAC. Il s'agit d'une exigence qui s'applique à toutes les sociétés. Pour les sociétés constituées en vertu d'une loi fédérale, comme Air Canada, la Loi canadienne sur les sociétés par actions ou la LCSA, est la mesure législative pertinente.

Bien que des questions de gouvernance de sociétés ou de conformité à des clauses soient normalement faites pour les actionnaires ou les directeurs d'une société donnée, d'autres parties peuvent demander un recours judiciaire. C'est ce qu'a fait l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, l'AIMTA, en 2011, lorsqu'elle a déposé une demande auprès de la Cour supérieure de l'Ontario.

Comme on l'a entendu aujourd'hui, la décision de la Cour supérieure de l'Ontario visait à savoir si Air Canada, sauf le travail exécuté par Aveos à ces trois endroits, continue de par ses propres activités à maintenir les centres d'entretien et de révision à respecter les dispositions de ses clauses. Dans ce cas, le juge a indiqué fortement que sauf le travail effectué par Aveos, Air Canada continuerait probablement de se conformer à ses clauses en maintenant certaines fonctions de révision dans le cadre de ses activités d'entretien de première ligne à Montréal, à Mississauga et à Winnipeg.

En l'absence d'Aveos, il incombera à Air Canada de continuer à satisfaire aux exigences de ses clauses de prorogation à l'avenir, tout comme ses autres obligations en vertu de la LPPCAC et évidemment les exigences de sécurité et de sûreté de base qui s'appliquent à l'industrie en général.

Malgré les événements récents, nous n'avons aucune raison de croire qu'Air Canada ne satisfait pas à ses obligations.

Je vais résumer avec nos conclusions.

À notre avis, Air Canada est en conformité avec les dispositions de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada puisque cette dernière comporte des clauses de prorogation obligeant Air Canada à maintenir des centres d'entretien et de révision à Winnipeg, à Mississauga et à Montréal.

Compte tenu de l'avis que nous avons reçu, il semblerait qu'Air Canada continue de respecter ses propres clauses de prorogation malgré le fait qu'Aveos n'offre plus de services à Air Canada. Tel qu'indiqué plus tôt, il ne s'agit pas d'une question de conformité à la LPPCAC, mais plutôt à la LCSA.

Je vous remercie de votre attention aujourd'hui. Je serai ravie de répondre à toute question que vous pourriez avoir à ce sujet.

Je vous signale qu'en plus des témoins en règle, nous avons invité notre collègue, le directeur général de l'aviation civile. Ainsi, si vous avez des questions sur la sécurité, on vous demandera de lui permettre de vous répondre, monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Sullivan, vous avez sept minutes.

M. Mike Sullivan: Votre déclaration selon laquelle le juge a conclu que l'entretien de première ligne sera en fait suffisant est fausse. Le juge a dit, et je cite:

En résumé, je conclus qu'Air Canada maintient des centres d'entretien et de révision dans ces villes en maintenant des activités de révision en vertu des contrats qu'elle a conclus avec Aveos et en maintenant elle-même certaines fonctions de révision par le biais de ses activités de maintenance en piste.

On dit « et », et non pas « ou ». On ne dit pas « soit ». On ne dit pas qu'il est possible de laisser tomber une des deux fonctions et d'être toujours en conformité. Il faut faire les deux.

Est-ce que quelqu'un pourrait m'expliquer comment vous en êtes venus à la conclusion que le juge n'avait pas dit « en maintenant... des contrats qu'elle a conclus avec Aveos »?

Mme Kristine Burr: Merci beaucoup de la question.

Compte tenu de l'aspect juridique de la question, je vais demander à mon collègue, Me Pierre Legault, du ministère de la Justice de répondre.

• (0945)

M. Pierre Legault (sous-ministre adjoint, Portefeuille du droit des affaires et du droit réglementaire, ministère de la Justice): Merci.

Le juge a aussi dit que le syndicat des machinistes n'avait pas prouvé qu'Air Canada ne respectait pas ses obligations. Le juge a aussi dit qu'il était possible pour Air Canada de se charger de l'entretien et de la révision de façon générale par l'intermédiaire de ses propres opérations, et qu'il n'y avait aucune obligation de procéder selon un modèle donné.

Si on extrait différents éléments de la décision, on en vient à la conclusion qu'en fait Air Canada peut fonctionner sans Aveos. Air Canada a l'obligation de faire l'entretien et la révision au Canada, mais pas nécessairement selon un modèle donné.

M. Mike Sullivan: Avec tout le respect que je vous dois, je ne suis pas d'accord.

Le but de la décision était de déterminer si Air Canada pouvait confier en sous-traitance l'entretien à Aveos plutôt que de le faire elle-même. Le juge a statué que, tant et aussi longtemps qu'Aveos s'occupait de la maintenance en piste, et ce, à Winnipeg, à Montréal et dans une certaine mesure à Toronto, il y avait conformité. Il n'importait pas que ces employés soient des employés d'Air Canada, tant que le travail continuait d'être effectué. Le juge ne dit pas dans sa décision que, si le travail disparaît, que si Aveos ferme ses portes, il y aura toujours conformité. Ce n'est indiqué nulle part dans la décision.

M. Pierre Legault: Je crois qu'il est possible qu'Air Canada soit en conformité même si Aveos disparaît, et je crois que le juge a laissé la porte ouverte à cette possibilité.

M. Mike Sullivan: Avec tout le respect que je vous dois, je vais devoir exprimer mon désaccord.

Il y a une autre question de politique publique en jeu, laquelle a été signalée à de nombreuses occasions, et le juge l'a d'ailleurs dit: la LPPCAC est quelque peu vague. Lorsqu'une loi est quelque peu vague, comme vous le savez, en tant qu'avocat, lorsque quelque chose n'est pas clair, on se fie aux déclarations faites sur le sujet. On se sert de l'histoire de la création.

Il était abondamment clair en 1988 et par la suite que l'intention du Parlement était de veiller à ce qu'une partie du travail de maintenance des avions et des pièces reste à Winnipeg, à Montréal et à Toronto. Ce travail de révision a maintenant complètement disparu. Il n'y a plus de travail de révision des cellules ou des moteurs d'Air Canada fait où que ce soit au Canada, encore moins à Winnipeg, à Montréal et à Toronto.

Nous nous retrouvons dans une situation où l'intention claire du Parlement n'a pas été respectée. Le juge ayant dit que le texte était quelque peu vague nous mène à la prochaine étape: c'est-à-dire, d'accord, si le texte est vague, quelle était l'intention du Parlement? Si on se fie au ministre et maintenant à vous, le Parlement voulait dire qu'Air Canada pouvait faire comme bon lui semble. Ainsi, Air Canada pourrait probablement cesser d'offrir des services dans les deux langues officielles, parce que le Parlement n'a pas été aussi clair qu'il aurait pu l'être. Ce n'est évidemment pas le cas.

Ce que nous avons ici, c'est une tentative claire d'antisyndicalisme. Voilà ce qui se passe. Air Canada a fait des pieds et des mains pour monter cette maintenance dispendieuse. Elle l'a dit. Vous l'avez dit: il faut avoir un avantage concurrentiel, et cet avantage concurrentiel a disparu. Mais ce n'est pas pourquoi le Parlement a insisté. Le Parlement a insisté sur des dispositions de la LPPCAC pour assurer que les travaux se fassent au Canada. Nous nous retrouvons maintenant avec la plus grande disparition d'un coup — le licenciement — de talents dans l'industrie aéronautique et aérospatiale depuis qu'un gouvernement conservateur précédent a annulé le Avro Arrow. C'est important.

Air Canada prétend que ces gens se dénicheront peut-être un emploi à Winnipeg, à Vancouver, à Toronto, à Windsor ou à Trois-Rivières. Oui, mais pour la moitié du salaire. Ils ne vont pas accepter d'emplois à 50 p. 100 du salaire et sans avantages sociaux ni pension. Voilà ce qui va réellement se passer. Il s'agit d'une réduction des coûts à Air Canada. Ce n'est pas ce que le Parlement avait permis.

Très respectueusement, monsieur Legault et madame Burr, je ne crois pas que cette décision soit assez suffisante pour dire si oui ou non Air Canada fait aujourd'hui ce que le Parlement envisageait. Ce n'est tout simplement pas stipulé dans la décision. Que vous vous y fiez et que vous disiez ensuite qu'à votre avis, si le gouvernement devait maintenant intervenir et laisser entendre qu'il lui incombe de le faire contreviendrait à l'ALENA...

C'est incroyable qu'on mêle maintenant l'ALENA à cette équation. Le Parlement a pris une décision en 1988 selon laquelle il fallait maintenir des centres d'entretien et de révision dans trois grandes villes. Si on tente de respecter cette décision aujourd'hui, il faut soulever l'ALENA? Pouvez-vous m'expliquer ce que l'ALENA à avoir dans tout ça?

● (0950)

M. Pierre Legault: L'ALENA a été adopté après la loi en question, en 1988. La loi est valide en vertu de l'ALENA, mais son application évidemment se poursuit aujourd'hui.

Je ne suis pas ici pour offrir un autre avis juridique au comité. Je suis ici pour expliquer l'avis et ce que j'ai écrit, sans plus.

M. Mike Sullivan: Eh bien, vous n'avez pas expliqué ce que l'ALENA... Si j'ai bien compris votre avis, si le Parlement se rendait compte qu'il avait commis une erreur et qu'il aurait dû dire à Air Canada de garder ces bases ouvertes — je crois que vous l'avez dit dans votre avis — et qu'on voulait corriger cette erreur, nous serions en violation de l'ALENA. Mais si ce qu'on fait est simplement d'appliquer la loi telle qu'a été rédigée en 1988, il ne s'agit pas d'une violation de l'ALENA.

Le président: Je dois vous arrêter là et passer à M. Lamoureux.

M. Kevin Lamoureux: Je vous remercie, monsieur le président.

Monsieur le président, j'aimerais tenter de simplifier la question autant que possible.

Je ne suis pas avocat. Mais je crois à la primauté du droit. Je crois que si un particulier ou une société enfreint la loi, il doit y avoir des conséquences.

Il y a un sentiment de frustration. Les travailleurs d'Aveos, qui étaient anciennement des employés d'Air Canada, estiment que justice n'a pas été rendue, que leur gouvernement les a laissés tomber.

Voyons ce que la loi dit vraiment. Je vous cite l'alinéa 6(1)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 le travailleur moyen, moi y compris en tant que personne se souciant des travailleurs, cette disposition signifie qu'Air Canada est obligée de maintenir ces centres de révision. Puis, Air Canada se privatise plus ou moins et transmet cette responsabilité à Aveos. Un tribunal statue ensuite que de par l'existence d'Aveos, Air Canada garde indirectement ces emplois.

Nombre de ces travailleurs n'étaient pas ravis de la décision du tribunal, mais ils pouvaient au moins la comprendre. Aveos va maintenant disparaître. La loi stipulant que ces emplois sont supposés être dans ces villes est toujours en vigueur. Comment les employés peuvent-ils faire autrement que de penser que, en surface il semblerait y avoir infraction à la loi?

Revenons en arrière et ce qui a été réellement dit le 12 avril 1988, lorsque la loi est entrée en vigueur. Je vous cite le ministre Don Mazankowski, le vice-premier ministre et ancien ministre des Transports du gouvernement conservateur qui a présenté le projet de loi en question. Il a souligné cinq points brefs:

1. Les centres d'entretien de révision de Montréal, Winnipeg et Toronto sont un élément fondamental au succès de la compagnie Air Canada;
2. Aucun de ces centres ne perdra de son importance.
3. Les centres grandiront et prendront de l'expansion.
4. L'entretien des avions de la compagnie continuera de se faire à ces endroits.
5. Que pour tout changement d'emplacement ou transfert des activités de maintenance d'Air Canada, la loi se devrait d'être modifiée.

Si je suis un employé et que je lis cette disposition, ça me semble assez clair. Je comprends qu'il est possible d'obtenir un avis juridique sur quoi que ce soit, sur différentes opinions. On dirait vraiment que ça brouille les choses.

Vous représentez le gouvernement fédéral. Dites-vous au gouvernement fédéral qu'Air Canada est en conformité avec le sens de la loi?

M. Pierre Legault: Il a été demandé au ministère de la Justice de fournir un avis à notre client, Transports Canada, quant au caractère applicable de la LPPCAC dans ce cas. Nous avons examiné la situation, et nous avons fourni l'avis que vous avez devant vous aujourd'hui.

L'exigence de la loi, comme vous l'avez lu vous-même, est que les clauses d'Air Canada comprennent des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans ces trois villes. Cette clause figure en fait dans les documents d'Air Canada, alors Air Canada a respecté ses obligations en vertu de la LPPCAC.

Je peux comprendre qu'il soit difficile de faire une distinction entre l'obligation de faire quelque chose et l'obligation d'inscrire dans les clauses qu'Air Canada doit maintenir ses activités. Mais la distinction existe.

Encore une fois, Air Canada agit en conformité avec la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

• (0955)

M. Kevin Lamoureux: Il semble qu'il y ait des gouvernements provinciaux, des leaders politiques de divers partis politiques qui examinent la situation et estiment qu'Air Canada est en fait en contravention de la loi ou semble être en contravention de la loi.

Si vous deviez donner des conseils au premier ministre aujourd'hui, que lui diriez-vous?

Vous avez entendu le témoignage d'Air Canada, selon Air Canada, la loi n'a pas été violée. Tout ce qu'Air Canada fait est parfaitement clair. Si le gouvernement du Canada n'intervient pas directement, il n'y a pas d'avenir tangible si Air Canada ne respecte pas son obligation à l'égard de la loi.

Quelle est votre position, en termes simples? Que devra faire le premier ministre? Devrait-il traîner Air Canada devant les tribunaux?

M. Pierre Legault: Notre avis est devant vous. Nous avons dit qu'Air Canada était en conformité avec la LPPCAC. Ça a été indiqué dans l'avis. L'application des clauses d'Air Canada relève de la LCSA. Il incombe normalement aux actionnaires et aux créanciers et autres plaignants de prendre des mesures s'ils le désirent. Ce que je dis dans cet avis, c'est que si des mesures étaient prises, les chances de succès seraient négligeables. Alors l'avis que j'ai fourni est entre vos mains. C'est ce que j'ai remis au ministère des Transports.

M. Kevin Lamoureux: Nous savons que si le premier ministre ne fait rien, ou que si le gouvernement du Canada ne fait rien, alors rien ne se passera et ces emplois disparaîtront. Ni Aveos ni Air Canada n'auront de comptes à rendre du point de vue juridique. Si au moins le premier ministre ou le gouvernement les traduisait en justice, il serait peut-être possible de sauver ces emplois importants pour ces collectivités où actuellement ces emplois disparaissent. Je dirais que c'est à peu près juste comme évaluation.

M. Pierre Legault: Je crois qu'il incombe à nos élus de décider ce qu'ils comptent faire de cet avis.

M. Kevin Lamoureux: Oui, mais selon vous, ils pourraient avoir gain de cause. Vous ne dites pas que le gouvernement n'a aucune chance de réussir.

M. Pierre Legault: Ce que j'ai écrit c'est que pour un certain nombre de raisons les chances d'avoir gain de cause sont faibles. C'est cela que j'ai écrit.

M. Kevin Lamoureux: Très bien, mais...

Le président: Il faut que je vous interrompe.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: Qui peut tenter une action en vertu de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada?

M. Pierre Legault: Un plaignant peut le faire. De même qu'un créancier. Un plaignant pourrait être un actionnaire ou un ancien actionnaire. Ça pourrait être le directeur de la société ou toute personne autorisée par le tribunal.

M. Pierre Poilievre: L'AIMTA l'a fait en 2011.

M. Pierre Legault: Oui.

M. Pierre Poilievre: Et ils pourraient le refaire.

M. Pierre Legault: Ils pourraient essayer. Ils pourraient demander au tribunal de leur accorder une reconnaissance officielle. Cela se ferait à la discrétion du tribunal.

M. Pierre Poilievre: L'opposition fournit un conseil juridique selon laquelle la LPPCAC serait bafouée. Le syndicat pourrait présumément utiliser ce conseil pour tenter une action contre Air Canada en vertu de la LPPCAC.

M. Pierre Legault: Je n'ai pas vu ce conseil et je ne peux donc pas faire des suppositions sur ce qu'ils peuvent ou ne peuvent pas faire. Mais toute partie peut, en vertu de la LCSA demander au tribunal de lui accorder cette reconnaissance.

M. Pierre Poilievre: Ce que je dis c'est que si la LPPCAC est bafouée actuellement, comme le dit l'opposition, rien n'empêche un tribunal d'arriver à cette conclusion une fois qu'une plainte est déposée.

M. Pierre Legault: C'est possible.

M. Pierre Poilievre: Y a-t-il quoi que ce soit dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada qui exige qu'Aveos soit dégagée de la protection de la Loi sur la faillite? Existe-t-il un article dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada qui forcerait le contribuable à renflouer Aveos pour dégager la société de la protection de la Loi sur la faillite?

• (1000)

M. Pierre Legault: Non.

M. Pierre Poilievre: Est-ce que le gouvernement du Canada peut empêcher Aveos de faire une demande de protection en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies?

M. Pierre Legault: Le gouvernement du Canada n'a aucune relation avec Aveos en tant que tel, donc je ne formulerais pas d'hypothèses à ce propos.

M. Pierre Poilievre: Donc le gouvernement du Canada n'a aucune compétence légale pour forcer une compagnie à mettre un terme à sa demande de protection?

M. Pierre Legault: C'est entre les mains d'Aveos.

M. Pierre Poilievre: Pouvez-vous énumérer les articles dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada qui exigent qu'Aveos continue ses opérations?

M. Pierre Legault: Aveos n'est pas mentionnée dans la loi.

M. Pierre Poilievre: Existe-t-il quoi que ce soit dans la loi qui rendrait illégale la demande de protection déposée par Aveos?

M. Pierre Legault: La loi se concentre sur Air Canada elle-même. Les obligations sont celles qui incombent à Air Canada, et non à une autre entité.

M. Pierre Poilievre: Et quels articles de la loi forceraient Air Canada à faire affaire avec Aveos pour des services d'entretien et de révision?

M. Pierre Legault: Tout ce qui est exigé par la loi c'est qu'Air Canada inclut dans ses articles l'obligation de continuer l'entretien dans ces trois villes.

M. Pierre Poilievre: Par l'intermédiaire d'Aveos?

M. Pierre Legault: Non, excusez-moi, à Air Canada.

M. Pierre Poilievre: Par l'intermédiaire d'Air Canada.

Si ces services sont sous-traités, quelles dispositions de la loi veillent à ce qu'ils soient sous-traités à Aveos?

M. Pierre Legault: Rien dans la loi ne mentionne ce point précisément.

M. Pierre Poilievre: D'accord. Rien donc dans la loi n'exige qu'Aveos continue à fonctionner ou qu'Air Canada continue à faire fonctionner Aveos?

M. Pierre Legault: Oui.

M. Pierre Poilievre: Nous avons appris plus tôt ce matin qu'Aveos avait flambé un milliard de dollars en cinq ans. Air Canada lui a offert 15 millions de dollars pour se remettre à flot; Aveos a estimé que ce ne serait pas assez pour maintenir la société en exploitation. Si on s'appuie sur ces données, pour maintenir Aveos en exploitation pendant encore cinq ans, il faudrait encore un milliard de dollars. Vu qu'aucun prêteur ou investisseur privé ne se propose de fournir ce milliard de dollars, ce serait aux contribuables de le faire.

Existe-t-il à Transports Canada un fonds pouvant fournir le milliard de dollars qu'il faudrait pour maintenir Aveos à flot durant les cinq prochaines années?

Mme Kristine Burr: Non, il n'y a aucune ressource disponible, de quelque nature que ce soit.

M. Pierre Poilievre: Recommandez-vous la création d'un fonds qui permettrait de donner un milliard de dollars à Aveos pour qu'elle continue à fonctionner pendant les cinq prochaines années?

Mme Kristine Burr: Non.

M. Pierre Poilievre: Non, donc.

Si on créait un tel fonds pour fournir un financement de sauvetage de ce type, Transports Canada devrait-il obtenir des autorisations de dépenses supplémentaires auprès du Parlement? Ou bien Transports Canada dispose-t-il dans son budget existant du milliard de dollars voulu pour une opération de sauvetage de ce genre?

Mme Kristine Burr: Il n'y a aucune ressource disponible dans les crédits actuels de Transports Canada pour fournir une aide quelconque au secteur aérien, telle que celle que vous décrivez.

M. Pierre Poilievre: Il faudrait que le Parlement accorde un crédit supplémentaire pour ce milliard.

Mme Kristine Burr: Effectivement. Laissez-moi souligner qu'il faudrait, manifestement, que la décision vienne du gouvernement, en la matière.

M. Pierre Poilievre: Et quelle section de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada rendrait cette opération de sauvetage de un milliard de dollars obligatoire, monsieur Legault?

M. Pierre Legault: Aucune. La loi ne comporte aucune disposition à cet égard.

M. Pierre Poilievre: Étant donné tout cela, l'opération de sauvetage d'Aveos nécessiterait le don de un milliard de dollars à une société qui a déjà flambé un milliard de dollars, une société qui a affirmé qu'une remise à flot de 15 millions de dollars ne suffirait pas, une société qui a refusé de se présenter et de s'expliquer devant le Parlement et devant les contribuables, une société, enfin, qui a refusé de garantir un emploi à ses employés, même si elle recevait un financement de sauvetage.

Cela étant, Transports Canada est-il disposé à recommander une opération de sauvetage de ce type?

• (1005)

Mme Kristine Burr: Nous n'envisageons aucune recommandation de cet ordre à l'heure actuelle.

M. Pierre Poilievre: Merci.

Le président: Nous devons en rester là.

Monsieur Holder.

M. Ed Holder (London-Ouest, PCC): Merci, monsieur le président.

Laissez-moi tout d'abord remercier nos invités de leur présence ici aujourd'hui. Au cours de la dernière heure et quart environ, toutes les dispositions générales et techniques qui constituent les exigences de la loi ont été exposées. Je comprends de quoi il s'agit et je reviendrai sur certains points.

Je pense qu'il y a une chose qu'on perd parfois de vue, et c'est le fait qu'un grand nombre d'employés canadiens sont sans travail aujourd'hui. Laissez-moi exprimer le sentiment d'empathie que partagent toutes les personnes réunies aujourd'hui dans la salle. Comme toute personne ayant un coeur, nous mesurons l'anxiété de ces personnes qui ne savent pas ce que leur réserve l'avenir, ni si elles seront en mesure de nourrir leurs familles. En tant que politiciens et en tant que Canadiens, nous plaignons toute personne se retrouvant dans cette situation. Et je voulais que ce soit consigné, parce que j'estime important d'exprimer ces sentiments d'empathie, que nous partageons tous, sans cela nous n'occuperions pas les fonctions que nous occupons aujourd'hui.

J'essaie d'assimiler les renseignements qui ont été fournis aujourd'hui. Madame Burr, je vais commencer par vous, si vous le permettez.

Je voudrais clarifier un point: j'ai cru vous entendre dire qu'Air Canada avait rempli tous ses engagements prévus dans la loi. Est-ce le cas? Ai-je bien compris?

Mme Kristine Burr: Oui.

M. Ed Holder: Existe-t-il des choses qui n'ont pas été faites?

Mme Kristine Burr: Non, pas que nous sachions.

M. Ed Holder: Autrement dit, selon vous, d'après ce que je vous ai entendue dire, Air Canada continue de respecter la loi.

Vu ce qui s'est passé avec Aveos, en vertu de la loi, Air Canada conserve-t-elle une quelconque obligation envers les employés d'Aveos?

Mme Kristine Burr: Je m'en remets à mon collègue en matière juridique, mais, à ce que nous comprenons, les employés qui travaillent à Aveos sont les employés d'Aveos, une société privée. Je crois que, à l'heure actuelle, Air Canada respecte la LPPCAC; la société est exempte de toute autre obligation.

M. Ed Holder: Quel est votre sentiment, sur la question, si vous voulez bien?

M. Pierre Legault: Je l'ai dit et je le répète, la seule obligation d'Air Canada en vertu de la loi est d'inclure dans ses dispositions la nécessité d'effectuer l'entretien et la remise à niveau dans trois villes.

M. Ed Holder: Détenez-vous une fonction de surveillance, en la matière? S'il y a une plainte ou une autre expression de préoccupation, surveillez-vous le respect de la loi par des organismes comme Air Canada? Quel est votre point de vue sur la question?

Mme Kristine Burr: Permettez-moi de dire que notre préoccupation majeure et constante est de veiller à ce que toutes les obligations en matière de sécurité touchant l'entretien, la mise à niveau et les dispositions générales ayant trait à la sécurité des aéronefs soient satisfaites. Dans ce domaine, nous effectuons un suivi très étroit. Notre collègue, le directeur général de l'Aviation civile, est dans la salle, si vous souhaitez en savoir plus long sur la question.

Pour ce qui est de votre question sur les clauses de prorogation, nous effectuons des vérifications ponctuelles pour nous assurer qu'elles figurent toujours dans la documentation d'Air Canada, sans toutefois examiner à la loupe chaque année, de façon régulière et officielle, ce qui se passe.

M. Ed Holder: Madame Burr, vous avez mentionné avoir ici un collègue qui pourrait nous parler de sécurité. La question de sécurité en matière de trafic aérien, pour les passagers, n'a pas été mentionnée lors de l'heure et demie écoulée. Du point de vue du ministère des Transports, en matière de sécurité, avez-vous une quelconque préoccupation, aujourd'hui, quant à la sécurité des passagers canadiens? Je pense qu'ils voudraient le savoir. Avec le changement dans les rapports qui s'est produit, manifestement, avec Aveos en liquidation, les Canadiens devraient-ils se préoccuper de leur sécurité quant ils volent avec Air Canada?

• (1010)

Mme Kristine Burr: C'est une question que nous avons posée, précisément, et que je vous remercie de soulever. Laissez-moi vous rassurer: d'après les conseils que nous avons reçus, il n'y a aucune préoccupation quant à la sécurité des passagers à l'heure actuelle.

M. Ed Holder: C'est curieux. À entendre mes collègues d'en face, qui sont préoccupés par la situation des employés d'Aveos, comme nous le sommes tous, s'ils pouvaient refaire le monde, ils aimeraient une situation où tous les employés d'une société distincte reviendraient à Air Canada. Le corrélat de leur position — dont les députés d'en face se sont abstenus de faire mention — est manifestement l'obligation, pour le contribuable canadien, de fournir le type de financement qui permettrait de maintenir à flot une société qui, à ce que je comprends, n'était pas viable.

Moi qui ai été homme d'affaires une bonne partie de ma vie, je peux vous dire que des investisseurs malins qui mettent près de un milliard de dollars dans une société qui ne fonctionne pas, ce n'est pas envisageable... En l'absence d'Aveos pour expliquer pourquoi, je serais bien en peine de dire quelles en sont les raisons. Mais si cela n'a pas fonctionné pour eux — et je ne sais pas pourquoi —, je ne vois pas comment, à l'avenir, cela fonctionnerait.

Laissez-moi revenir au point de vue d'Air Canada. Dans un témoignage précédent, les décisions prises pour que la société se déleste de certains services internes ont été évoquées. On a mentionné l'élément acheté par Aveos, le programme Aéroplan, entre autres. Vous avez indiqué que, de votre point de vue, la sécurité n'est pas un problème; qu'Air Canada avait le droit de procéder comme elle l'a fait, sans contrevenir à la loi.

Ce que je viens de dire est plus une affirmation qu'une question, monsieur le président. Je sais que M. Watson avait une ou deux petites questions, s'il nous reste du temps.

Le président: Il dispose de 20 secondes.

M. Ed Holder: Je regrette.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): J'aurais une question rapide ou du moins ce qui, je l'espère, sera une question rapide.

Monsieur Legault, aux pages 6 et 7 de l'analyse qui nous a été fournie, vous indiquez avoir consulté la Direction du droit commercial et appris que la LPPCAC risquait de contrevenir à l'article 1106 de l'Accord de libre-échange nord-américain, ainsi qu'à l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis qui l'a précédé — ou plutôt que c'était un danger possible de toute modification de la loi définissant plus précisément les exigences pour Winnipeg, Mississauga et Montréal.

Pouvez-vous expliquer au comité quel aspect de quelle disposition de l'Accord de libre-échange Canada-États-Unis gouvernait la LPPCAC à l'époque?

M. Pierre Legault: Comme je l'ai déjà dit, s'il s'agit d'une interprétation supplémentaire de ce qui figure dans l'analyse, ce n'est pas à moi de donner des conseils au comité. J'en resterai là.

Le président: Merci.

Monsieur Caron, bienvenue.

[Français]

M. Guy Caron (Rimouski-Neigette—Témiscouata—Les Basques, NPD): Merci beaucoup.

Vous avez présentement une opinion juridique que vous avez fait préparer. Une opinion juridique sert à interpréter les dispositions d'une loi. Est-ce qu'on s'entend?

Pour la préparation de l'opinion juridique, les députés et les ministres qui étaient en poste en 1988 ont-ils été consultés?

M. Pierre Legault: L'opinion juridique a été écrite par le ministère de la Justice, par moi. C'est une opinion objective établie sur la base des faits qui nous sont donnés.

M. Guy Caron: La question que je vous pose, en fait, est celle-ci: avez-vous parlé avec M. Benoît Bouchard, qui était ministre des Transports à l'époque de la privatisation?

M. Pierre Legault: Non.

M. Guy Caron: Avez-vous parlé à M. Mazankowski?

M. Pierre Legault: Non.

M. Guy Caron: Comment pouvez-vous, aujourd'hui, interpréter une loi sans avoir parlé à ceux et celles qui l'ont préparée en 1988, pour savoir quelle était leur opinion?

M. Pierre Legault: Nous donnons nos opinions sur la base de la loi telle qu'elle est, sur la base de la jurisprudence et sur la base, évidemment, de nos connaissances et de notre expérience. Nous ne consultons pas les politiciens sur ce qu'ils pouvaient penser à un certain moment.

M. Guy Caron: Une opinion juridique est là pour donner une interprétation. L'interprétation des gens qui ont conçu la loi, qui ont créé la loi, qui ont procédé à la privatisation d'Air Canada devrait être prioritaire dans l'obtention d'une opinion juridique.

L'opinion juridique est là pour interpréter l'intention des législateurs. Les législateurs, d'ailleurs, ont mentionné publiquement que s'ils avaient su que les centres d'entretien seraient retirés des trois centres, ils n'auraient pas procédé à la privatisation d'Air Canada.

Alors, de quelle manière pouvez-vous considérer qu'une opinion juridique est valable, sans avoir parlé avec les gens qui étaient derrière cette loi, qui ont procédé à la rédaction de cette loi, pour connaître quelle était leur intention?

• (1015)

M. Pierre Legault: Je vous dirai que, de façon très générale, nous ne consultons pas les politiciens ou les membres du Parlement qui ont pu avoir travaillé à cette loi à l'époque. Nous examinons la loi telle qu'elle est, nous l'interprétons.

M. Guy Caron: La loi était-elle la même en 1988?

M. Pierre Legault: La loi existe depuis cette époque.

M. Guy Caron: Donc, M. Benoît Bouchard et M. Don Mazankowski ont procédé à la rédaction de la loi, l'ont présentée et ont argumenté. M. Bouchard a été cité publiquement, il a mentionné lui-même que l'intention de la loi était claire, et vous arrivez avec une interprétation différente aujourd'hui.

Comment pouvez-vous justifier une interprétation différente, non seulement du ministre des Transports qui était en poste à l'époque de la privatisation, mais également du ministre des Transports qui était en poste l'an passé et qui faisait la même interprétation que M. Bouchard à l'époque?

M. Pierre Legault: Encore une fois, nous donnons une opinion objective fondée sur la loi telle qu'elle est.

M. Guy Caron: Monsieur le président, je vais céder le reste de mon temps de parole à M. Nicholls.

[Traduction]

Le président: Monsieur Nicholls.

M. Jamie Nicholls: J'aimerais proposer, monsieur le président, que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités assigne la comparution de Joe Kolshak, président-directeur général d'Aveos, devant ses membres le mardi 3 avril 2012 dans le cadre de l'étude sur la fermeture d'Aveos Performance aéronautique Inc.

Les questions soulevées l'ont montré clairement: le secrétaire parlementaire souhaite savoir comment la société a épuisé un milliard de dollars en cinq ans; d'autres députés, comme M. Holder, ont des questions pour Aveos. Je pense qu'il est temps de prendre des mesures juridiques et de demander à M. Kolshak de comparaître pour répondre aux questions que nous avons pour lui en tant que parlementaires.

Je pense que notre rôle, en tant que bons administrateurs des deniers publics, nous amène à poser ces questions à une société ayant profité du dur labeur de ses employés et du soutien d'une société privée, Air Canada, qui était autrefois une société d'État. Nous avons des questions appropriées à poser au directeur de la société.

J'aimerais que tous les partis réunis ici aujourd'hui s'entendent pour assigner M. Kolshak à comparaître devant le comité.

Le président: Laissez-moi préciser aux membres du comité que la motion est recevable et peut faire l'objet d'un débat.

M. Poilievre, puis M. Lamoureux.

Monsieur Poilievre.

M. Pierre Poilievre: On pourrait dire qu'Aveos a témoigné. Le refus de la société de comparaître aujourd'hui montre qu'elle est peu disposée à s'expliquer ou à faire la lumière sur la façon dont elle a flambé un milliard de dollars en cinq ans, pour finir par faire faillite.

Nous n'allons pas accorder un financement de sauvetage à Aveos, pas notre gouvernement. Cela a été proposé; cela a été rejeté; les contribuables ne peuvent pas se le permettre. Franchement, retirer un milliard de dollars de l'économie pour financer une telle opération de sauvetage coûterait beaucoup plus d'emplois que cela n'en créerait.

Cela étant, nous voterons contre la motion.

Merci.

Le président: M. Nicholls invoque le Règlement.

M. Jamie Nicholls: Cela n'a rien à voir avec la motion, monsieur le président. M. Poilievre est en train de jouer à la politique.

Il essaie de faire croire que l'opposition demande une aide financière, mais la motion ne dit absolument rien à cet effet. Notre

motion ne mentionne aucunement une aide financière, et conséquemment, ce que M. Poilievre allègue n'a rien à voir avec cette motion.

Nous avons une obligation juridique et nous avons les outils juridiques pour faire témoigner devant notre comité M. Kolshak.

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

Monsieur Poilievre, voulez-vous dire quelques mots en conclusion?

M. Pierre Poilievre: La réalité est que nous avons obtenu des conseils de nos fonctionnaires non partisans, et que nous tenons en grande estime. Soit dit en passant, ce sont les meilleurs fonctionnaires au monde. Ils nous ont appris qu'il n'existe aucune disposition dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada qui pourrait forcer Aveos à reprendre ses opérations.

L'opposition prétend qu'elle veut que quelque chose soit fait. Le seul remède qu'évoque l'opposition, à la lumière des conseils qui nous ont été donnés, est de réclamer une aide financière.

Le montant de « un milliard de dollars » provient des fonds que la société a sauvagement dépensés au cours des cinq dernières années. Nous ne pouvons pas appuyer une aide financière de un milliard de dollars pour une société en faillite qui refuse de s'expliquer devant un comité parlementaire. Le fait qu'il refuse de témoigner, ce fait parle de lui-même.

Merci.

• (1020)

Le président: Monsieur Lamoureux.

M. Kevin Lamoureux: Je ne veux pas parler d'une quelconque aide financière. Je ne pense pas que c'est ce dont nous discutons ici aujourd'hui, et cela n'a aucunement fait partie de la discussion que nous avons eue depuis qu'Aveos a fermé ses portes.

Ce qui m'intéresse — et c'est la raison pourquoi nous appuyons cette motion — est le fait qu'il est significatif pour nous qu'il a dû y avoir une relation assez étroite entre Aveos et Air Canada. J'ai parlé avec de nombreux employés d'Air Canada dont les postes ont, au bout du compte, été transférés à Aveos. Je me rappelle très bien du fait que de nombreux employés dont les postes ont été transférés m'ont indiqué qu'ils avaient peur que ce ne soit qu'un tour de passe-passe d'Air Canada, puisqu'Aveos ne faisait que servir la volonté d'Air Canada, soit de pouvoir ultimement éliminer tous ces excellents emplois.

Les gens qui travaillaient pour Air Canada et qui ont été mutés à Aveos ont dit qu'ils portaient encore les uniformes d'Air Canada à Aveos et que ceux-ci n'avaient été changés que récemment. Il y a une corrélation très forte entre ces deux sociétés. Je crois que nous devons faire l'effort de clarifier toute cette situation en entendant Aveos.

J'aimerais donner l'occasion à Aveos de venir devant le comité pour que nous puissions au moins leur poser des questions directes sur la situation. Nous devons cela aux anciens employés d'Aveos et d'Air Canada. C'est pour cela que je crois que cette motion a beaucoup de mérite. Au bout du compte, les employés qui ont été touchés voudront connaître toute la vérité.

La seule façon pour nous de jeter de la lumière sur ce qui s'est passé est de faire venir Aveos devant le comité pour nous expliquer pourquoi la société a posé certains gestes il y a plus d'un an. Nous aurions tort de les pousser de côté et de ne pas les reconnaître comme étant des acteurs importants. Ce serait faire tort aux employés et ultimement à tous les Canadiens. Nous devons comprendre ce qui s'est réellement passé et découvrir s'il y a eu, en effet, des complots, comme le croient de nombreux employés. Tout ce que je veux savoir, c'est la vérité. Nous devons cela aux anciens employés d'Air Canada dont les postes ont été mutés à Aveos.

Merci beaucoup, monsieur le président.

Le président: Madame Morin.

[Français]

Mme Isabelle Morin: Je serai brève, monsieur le président.

En réponse aux trois ou quatre questions qu'on lui a posées lundi et aux cinq ou six questions qu'on lui a posées mardi, notre ministre des Transports nous a dit que ce qu'il allait faire, pour agir dans ce dossier, c'est de convoquer Air Canada, le ministère des Transports et Aveos pour qu'ils se présentent devant le comité.

Je suis donc surprise de voir que le secrétaire parlementaire refuse de donner suite à ce que nous a dit son ministre, étant donné qu'il nous a dit qu'Aveos devrait se présenter devant le comité.

Par ailleurs personne ici, sauf les conservateurs, ne parle de donner 1 milliard de dollars à Aveos. Je suis surprise de voir que les conservateurs en parlent. Nous ne voulons pas donner 1 milliard de dollars à Aveos, ce n'est pas du tout ce que nous demandons. Nous demandons que les représentants d'Aveos viennent comparaître pour nous expliquer ce qui s'est passé. Je peux concevoir que les conservateurs n'ont peut-être pas d'autre solution que de donner 1 milliard de dollars à Aveos. De notre côté, ce n'est pas ce qu'on pense. On pense qu'on devrait convoquer Aveos et poser des questions à ses représentants afin de savoir ce qui n'a pas fonctionné et ce qu'on pourrait faire pour que ça aille mieux dans le futur.

À mon avis, si on veut agir dans le même sens que le ministre des Transports, on devrait convoquer Aveos.

• (1025)

Le président: Monsieur Caron.

M. Guy Caron: Je me suis bien amusé, lors de cette séance du comité, en entendant certaines questions de mon confrère d'en face.

Personne n'a parlé de *bailout*, sauf M. Poilievre. Ni le syndicat ni les partis de l'opposition n'en ont parlé.

Je pense qu'il existe des raisons très valables pour recevoir Aveos ici et discuter de la situation. Je pense même que quelques confrères conservateurs ont mentionné leur intérêt profond à parler avec Aveos. Plusieurs questions sont sans réponse, entre autres le jeu corporatif,

[Traduction]

le tour de passe-passe qu'on joue actuellement. C'est important, si nous voulons faire la lumière sur cette affaire, de faire venir les représentants d'Aveos devant le comité pour qu'ils puissent répondre à nos questions.

Je peux vous assurer que, de ce côté-ci, il n'y aura aucune question sur une aide financière potentielle. Cela n'est pas notre intention, et, d'après ce que je comprends, ce n'est pas non plus l'intention du syndicat. Aveos aurait peut-être demandé une aide financière dans les coulisses; je n'en sais absolument rien.

Si le gouvernement veut autant que nous faire la lumière sur cette situation pour comprendre ce qui s'est passé au cours des deux semaines passées, ses députés vont appuyer cette motion. Ils ont le pouvoir de le faire.

À ce moment-ci, je vais donc demander qu'on mette la motion aux voix.

M. Jamie Nicholls: Un vote par appel nominal.

Le président: Il n'y a pas d'autre intervenant.

On a demandé un vote par appel nominal. La question est de savoir si le comité va assigner à comparaître les dirigeants d'Aveos, dont les noms sont... Je n'ai pas ces noms devant moi. La motion étant mise aux voix, je vais demander à Alexandre de compter les votes.

(La motion est rejetée par 6 voix contre 5.)

Le président: Je vois qu'il est 10 h 30, et je vais donc remercier nos invités d'avoir été des nôtres. Nous vous savons gré d'avoir comparu aujourd'hui.

Notre prochaine réunion aura lieu mardi à la même heure.

Merci à vous tous. Je vous souhaite une bonne fin de semaine.

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>