



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 013 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 11 mai 2016

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

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

Le mercredi 11 mai 2016

•(1600)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte la 13^e séance de la 42^e législature de la 1^{re} session du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous nous réunissons conformément à l'ordre de renvoi adopté le mercredi 20 avril 2016, afin d'étudier le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

Nous accueillons aujourd'hui deux fonctionnaires, Daniel Blasioli et Sara Wiebe, qui sont ici pour répondre aux questions et pour venir en aide au Comité pendant l'étude article par article.

Comme il y a beaucoup de nouveaux députés au sein du Comité, j'aimerais vous donner un peu d'information pour que tout le monde comprenne bien la procédure exacte que nous allons suivre cet après-midi.

Comme son nom l'indique, cet exercice sert à examiner, dans l'ordre, tous les articles d'un projet de loi. Je vais mettre en délibération chaque article, un à un, et chacun peut faire l'objet d'un débat avant d'être mis aux voix.

Si un amendement est proposé à l'article en question, je vais donner la parole au député qui le propose, qui peut l'expliquer s'il le désire. L'amendement peut alors être débattu, puis mis aux voix lorsqu'aucun autre député ne désire prendre la parole. Les amendements sont examinés dans l'ordre où ils apparaissent dans la liasse que les membres ont reçue du greffier. Lorsque des amendements sont corrélatifs, ils sont mis aux voix ensemble.

Les amendements doivent être rédigés correctement sur le plan juridique, mais ils doivent aussi être conformes à la procédure. La présidence peut être amenée à juger un amendement irrecevable s'il contrevient au principe du projet de loi ou s'il en dépasse la portée — le principe et la portée ayant été adoptés en même temps que le projet de loi par la Chambre, à la deuxième lecture — ou si l'amendement empiète sur l'initiative financière de la Couronne.

Si vous voulez éliminer complètement un article du projet de loi, vous devez voter contre l'article lorsqu'il est mis aux voix, plutôt que de proposer un amendement pour le supprimer.

Comme il s'agit d'une première expérience pour plusieurs nouveaux députés, la présidence procédera lentement, de manière à ce que tous puissent bien suivre les délibérations.

Le Comité peut décider, pendant l'exercice, de ne pas mettre immédiatement un article aux voix. Cet article sera alors mis de côté, et le Comité y reviendra plus tard.

Comme nous l'avons déjà indiqué, le Comité examinera la série d'amendements dans l'ordre où ils apparaissent et les mettra aux voix un par un. Chaque amendement a un numéro (dans le coin supérieur droit) qui indique quel parti l'a présenté. Pour qu'un amendement soit

proposé, un appuieur n'est pas requis. Une fois qu'un amendement a été proposé, il faut le consentement unanime de tous les membres du Comité pour le retirer.

Pendant le débat sur un amendement, les députés peuvent proposer des sous-amendements. Ceux-ci n'ont pas besoin d'être approuvés par le député qui a proposé l'amendement. Un seul sous-amendement peut être examiné à la fois, et le sous-amendement ne peut pas être modifié. Lorsqu'un amendement fait l'objet d'un sous-amendement, c'est le sous-amendement qui est mis aux voix en premier. Un autre sous-amendement peut alors être proposé, ou le Comité peut revenir à l'amendement principal et le mettre aux voix.

Une fois que tous les articles ont été mis aux voix, le Comité tient un vote sur le titre et le projet de loi proprement dit. Le Comité doit également donner un ordre de réimpression du projet de loi pour que la Chambre dispose d'une version à jour lors de l'étape du rapport.

Enfin, le Comité doit demander à la présidence de faire rapport du projet de loi à la Chambre. Ce rapport contient uniquement le texte des amendements adoptés, le cas échéant, et une indication des articles supprimés.

J'espère que tout le monde a bien compris l'exercice que nous nous apprêtons à entamer. Ces explications auront probablement duré plus longtemps que la séance elle-même si les deux amendements sont adoptés assez vite. Je pense que tout le monde comprend la procédure.

(Article 1)

La présidente: Le premier amendement que nous examinerons est celui du NPD, proposé par Mme Duncan.

Je vous cède la parole, monsieur Boulerice, si vous souhaitez nous présenter l'amendement.

•(1605)

[Français]

M. Alexandre Boulerice (Rosemont—La Petite-Patrie, NPD): Merci beaucoup, madame la présidente.

Vous connaissez la position du Nouveau Parti démocratique sur l'ensemble du projet de loi C-10. À nos yeux, il est assez odieux. En effet, il consacre la perte de 2 600 bons emplois partout au pays, mais principalement dans la région métropolitaine de Montréal, à Mississauga et à Winnipeg.

L'amendement que le NPD propose permettrait tout simplement de sauver ces 2 600 emplois et de les conserver au pays, en maintenant les obligations légales d'Air Canada en ce qui concerne l'entretien et la révision de ces appareils dans les trois villes qui étaient précédemment citées dans mon introduction.

C'est important pour nous, parce que c'est un geste de confiance envers notre secteur aérospatial, envers les travailleurs d'Air Canada et ceux d'Aveos qui ont investi leur vie, leur temps, leurs énergies, leurs efforts, leurs qualités, leurs compétences. Ils ont accompli un bon travail, qui a été reconnu comme celui d'experts mondiaux.

Notre secteur aérospatial est florissant et nous en sommes très fiers. Cependant, il n'est pas axé uniquement sur la fabrication d'appareils ou d'aéronefs, mais également sur une expertise de pointe en maintenance lourde. Cela nous permet d'assurer la sécurité des travailleurs et des travailleuses, de même que, par la suite, la sécurité des passagers, évidemment.

Le NPD ne comprend pas que le Parti libéral, après s'être engagé à plusieurs reprises à être solidaire des travailleurs et des travailleuses d'Air Canada et d'Aveos, retourne sa veste et change une loi qui va rendre légales des pertes d'emplois qui, hier encore, étaient illégales.

Rappelons que les poursuites judiciaires étaient fructueuses pour les familles des travailleurs et des travailleuses. Ces gens avaient remporté du succès en Cour supérieure du Québec et leur victoire avait été confirmée par la Cour d'appel, et on va maintenant en Cour suprême.

Aujourd'hui, le nouveau gouvernement libéral fait pire encore que le précédent gouvernement conservateur, qui avait laissé traîner le dossier pendant des années. Du côté libéral, on avait réclamé, à grands cris, que le précédent gouvernement conservateur fasse appliquer la loi afin de sauver ces emplois.

Aujourd'hui, dans un cynisme incroyable, et j'irais même jusqu'à dire dans une totale hypocrisie envers les électeurs et les électrices, non seulement on n'applique pas la Loi, mais on la change de manière rétroactive pour justifier et légaliser 2 600 pertes d'emplois. Sous prétexte de rendre Air Canada compétitive, on lui donne carte blanche, absolument, et on abandonne 2 600 bons emplois qui demeureraient ici, au pays.

Si le plan libéral de création d'emplois est de permettre l'exportation de nos emplois à l'étranger, je me demande bien ce que sera la prochaine étape afin de rendre d'autres entreprises canadiennes compétitives. Va-t-on déréglementer et libéraliser? Va-t-on leur permettre de délocaliser les emplois? Est-ce le plan du nouveau gouvernement de légaliser la perte d'emplois canadiens pour aller créer de l'emploi, ma foi, aux États-Unis, en Amérique centrale ou en Israël?

Je trouve le projet de loi C-10 inconséquent et incohérent. Air Canada avait entretenu ses appareils au Canada pendant des décennies. Cela conservait de bons emplois chez nous dans ce secteur. Cela nous aidait dans les secteurs aérospatial et aéronautique. Aujourd'hui, j'ai peine à croire qu'un gouvernement qui se disait en faveur du secteur manufacturier et d'un secteur de pointe comme celui de l'aérospatiale est capable, d'un coup de crayon, de ne pas tenir ses promesses. Ces emplois sont disparus et ne reviendront plus jamais.

On joue une espèce de fausse concurrence entre le secteur de la fabrication et le secteur de la maintenance en aéronautique. L'un peut aller de pair avec l'autre. Pourquoi faire ce cadeau à Air Canada?

•(1610)

Le NPD n'accepte pas ce prétexte selon lequel Air Canada va acheter des appareils de la C Series de Bombardier. Si Air Canada achète des appareils de la C Series de Bombardier, ce n'est pas par bonté d'âme ou par charité chrétienne, ni pour compenser les emplois de maintenance perdus. C'est parce que les appareils de la C Series sont de foutus bons appareils qui méritent d'être achetés par

Air Canada, qui en a d'ailleurs besoin. C'est pour cela qu'elle va les acheter. Cependant, cela ne justifie en rien l'abandon de 1 800 familles de la région de Montréal et de centaines de familles de Mississauga et de Winnipeg.

On a encore la vidéo de l'actuel premier ministre qui, alors qu'il était chef de l'opposition en 2012, scandait dans son mégaphone sur la Colline du Parlement le mot « solidarité » avec les travailleurs et travailleuses d'Aveos. Aujourd'hui, ces derniers doivent se sentir absolument trahis par les promesses du Parti libéral, qui retourne aujourd'hui sa veste et qui fait quelque chose qu'un gouvernement conservateur n'avait jamais osé faire: jeter à la poubelle les garanties qu'on avait négociées avec Air Canada dans les années Mulroney pour justifier la privatisation de ce transporteur aérien.

C'est pourquoi le NPD lance un appel à ses collègues libéraux pour qu'ils reviennent sur leur décision et modifient la position de leur parti, et qu'ils défendent les gens de la région de Montréal, du Manitoba, de Winnipeg et de Mississauga. Il faut faire notre travail et défendre les emplois de qualité chez nous, au lieu d'adopter une loi de manière rétroactive, loi qui fait en sorte qu'on accepte d'exporter nos emplois dans le secteur aérospatial.

Merci, madame la présidente.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Boulerice.

Voulez-vous en discuter?

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Je remercie Alexandre de ses observations, parce qu'il n'est jamais agréable de voir des gens perdre leur emploi. Ce n'est pas plaisant. La dislocation des familles et des communautés qui en résulte est importante.

Divers éléments sont ressortis des témoignages que nous avons recueillis pour nous mettre en contexte.

Il y a d'abord l'argument selon lequel Air Canada évolue dans un milieu très compétitif et qu'elle doit faire des choses que ses concurrents ne font pas, bien que certains de ses concurrents fassent faire du travail ici, au Canada, y compris de l'entretien lourd.

Personne n'a pu nous dire combien des 2 600 anciens employés d'Aveos s'étaient trouvé un nouvel emploi, parce qu'au moment où les usines d'Aveos ont fermé, Air Canada a dû trouver une solution de rechange pour faire ce travail. Une partie de ce travail dépendait d'autres entreprises, mais certains d'entre nous déplorons que les entreprises canadiennes n'aient pas déployé plus d'énergie pour soumissionner. C'était un autre problème.

Nous retenons également des témoignages que les écoles continuent de produire des diplômés dans tous les secteurs d'entretien, y compris dans celui de l'entretien lourd. Des représentants de l'industrie sont venus nous dire qu'il y a des difficultés dans leurs entreprises, soyons honnêtes, mais qu'elles tiennent quand même bon et qu'il y en a même une qui semble avoir énormément de succès.

Les raisons pour lesquelles ces emplois ont été garantis au moment de l'adoption de la première loi ont changé considérablement. La société qui a été privatisée à l'époque n'existe plus. On pourrait d'ailleurs faire valoir que la loi qu'on nous demande de maintenir a été violée dès le moment où cette entreprise a vendu sa division de l'entretien lourd. Le fait que cette entreprise n'ait pas réussi à prospérer, tandis que d'autres entreprises canadiennes tenaient le coup et sont toujours viables, laisse croire qu'il y avait davantage un problème de gestion dans cette entreprise, mais que les débouchés et les emplois sont toujours là.

Si l'on tient compte du fait que de placer une entreprise en désavantage concurrentiel pourrait compromettre encore plus d'emplois, si l'on tient compte du fait que l'industrie en question se maintienne assez bien — la situation pourrait être meilleure, mais elle n'est pas mauvaise —, la perspective des centres d'excellence devient plus intéressante. Avec un aéronef aussi spécialisé que celui de la C Series, nous avons l'occasion de nous positionner avantageusement pour que des transporteurs aériens de partout dans le monde fassent entretenir leurs avions chez nous, y compris pour l'entretien lourd des cellules des appareils et la maintenance en ligne, bien que la maintenance en ligne puisse se faire n'importe où.

La raison pour laquelle la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada a été adoptée au départ a changé considérablement, les circonstances ont changé considérablement. À la lumière de ce que les témoins nous ont dit, nous demeurons convaincus que les temps ont suffisamment changé pour qu'il y ait des débouchés pour ces travailleurs dans l'industrie aérospatiale actuelle, de même que dans toute celle qui va se développer, surtout si la C Series connaît tout le succès auquel elle semble destinée et même plus. C'est l'une des raisons pour lesquelles, après tout ce temps, même si cela a été très difficile, il est probablement temps de nous tourner vers l'avenir.

• (1615)

La présidente: Monsieur Sikand, avez-vous quelque chose à ajouter? Voulez-vous poursuivre la discussion?

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Pour ajouter à ce que mon collègue vient de dire, j'aimerais porter la discussion au niveau macroéconomique.

Nous savons que notre industrie aérospatiale est la cinquième plus importante au monde. Elle n'occupe pas le premier rang, mais le cinquième. Si nous voulons nous battre pour cette position, nous devons être concurrentiels.

J'ai quelques statistiques ici. L'aérospatiale génère 76 000 emplois directs, dont 25 000 chez Air Canada. Elle contribue au PIB à hauteur de 13,1 milliards de dollars.

Nous avons vraiment besoin que notre industrie aérospatiale soit concurrentielle. En fait, selon les recommandations du rapport Emerson lui-même, le Canada doit promouvoir son industrie aérospatiale à l'étranger et négocier des accords de coopération avec les acteurs émergents, comme la Chine et l'Inde. Non seulement évoluons-nous dans une industrie aérospatiale compétitive, mais il y a d'autres acteurs qui se joignent à la concurrence.

Cela dit, je crois vraiment que nous devons faire tout en notre pouvoir pour ne pas perdre notre avantage concurrentiel.

La présidente: Monsieur Berthold, allez-y.

[Français]

M. Luc Berthold (Mégantic—L'Érable, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je suis heureux de parler de cette proposition d'amendement qui me permet de rappeler certains éléments importants que nous avons entendus lorsque le Comité a étudié le projet de loi C-10.

Tout d'abord, nous avons eu la chance de recevoir le ministre. Il nous a parlé du projet de loi C-10, mais n'a pas été capable de nous expliquer l'urgence d'agir et d'adopter le projet de loi C-10. Pourquoi le gouvernement est-il si pressé d'adopter le projet de loi C-10? Encore aujourd'hui, les parlementaires qui ont posé la question n'ont pas obtenu de réponse.

Pourquoi est-il important de comprendre l'urgence d'agir du gouvernement dans ce dossier? C'est simple. Plusieurs groupes qui ont témoigné nous ont dit qu'il était important pour eux que le projet de loi C-10 ne soit pas adopté à la hâte, trop rapidement, sans qu'on obtienne de quelque manière que ce soit des garanties. On doit garantir que les emplois des travailleurs de cette industrie seront préservés et que les centres que l'on retrouve actuellement dans chacune des provinces seront maintenus. On doit garantir de préserver les droits des travailleurs qui, je le rappelle, avaient déposé plusieurs recours en justice et ont eu gain de cause chaque fois. On doit garantir qu'on laissera du temps à un autre groupe d'anciens travailleurs de présenter un projet de relance d'une industrie de maintenance lourde ou même de maintenance des aéronefs au Canada. Il faut garantir que la qualité du travail qui est fait ici sera préservée, tout comme nos connaissances et nos compétences dans l'industrie aéronautique. On doit garantir de permettre aux provinces de conclure de vraies ententes avec Air Canada.

Depuis le début, on entend parler de l'acquisition des appareils de la C Series de Bombardier par Air Canada, mais on ne nous a jamais dit quelle était la raison ni le rôle que jouait le projet de loi C-10 dans l'acquisition de ces appareils. Il semble qu'il n'y ait pas d'entente entre le gouvernement et Air Canada. Il n'y en a pas non plus avec Bombardier relativement à l'acquisition de ces appareils. Pourtant, tous les gens qui ont témoigné ici ont fait un lien très clair et très précis avec ces ententes dont on n'a pas entendu parler, qui n'existeraient pas, mais qui semblent exister. Si vous me suivez, c'est assez clair.

C'est pourquoi on est en droit de se poser des questions. Y a-t-il des raisons légales, des raisons administratives? Y a-t-il des motifs qu'on ne connaît pas et qu'on aurait dû connaître, comme parlementaires, et qui justifient ces délais?

Vous avez dit plus tôt que vous nous laisseriez le temps. Je suis un nouveau parlementaire et je ne suis pas habitué à toute la procédure. Puis-je poser des questions aux témoins maintenant par rapport à cela? Est-ce le temps? Puis-je poser des questions?

• (1620)

[Traduction]

La présidente: Oui, allez-y.

[Français]

M. Luc Berthold: Je vous remercie.

Compte tenu de la Loi actuelle et des recours devant les tribunaux, le gouvernement a-t-il une obligation le forçant à adopter le projet de loi C-10 à cette étape-ci? Y a-t-il quelque chose, sur le plan légal ou administratif, qui justifie l'adoption d'un projet de loi comme celui-là?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe (directrice générale, Politique aérienne, ministère des Transports): À ma connaissance, il n'y a aucune obligation administrative ou juridique que le projet de loi soit adopté immédiatement.

[Français]

M. Luc Berthold: Tant sur le plan juridique qu'administratif, il n'y a pas eu de requête de l'appareil administratif de faire cela, n'est-ce pas?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Pas à ma connaissance.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup.

C'est une autre raison qui me porte à me demander pourquoi on doit agir aussi rapidement et pourquoi on a décidé de déposer une motion d'attribution de temps pour que le projet de loi C-10 soit adopté plus rapidement.

Dans une autre intervention, j'aurai l'occasion de parler des interventions des deux gouvernements. On a mentionné abondamment qu'ils avaient besoin d'adopter le projet de loi C-10 pour posément sécuriser des ententes qui ne sont pas conclues. Pourquoi est-ce aussi urgent d'adopter le projet de loi C-10?

La motion d'amendement qu'a présentée mon collègue du NPD m'a permis de faire le point sur cette question. Avant que nous ne procédions à l'adoption de ce projet de loi, j'aurais aimé qu'il soit retourné à la Chambre afin que les membres du Comité puissent obtenir des réponses à ces questions. Malheureusement, le temps alloué ne nous le permet pas.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Berthold.

Je ne vois personne d'autre se manifester. L'amendement du NPD proposé par M. Boulé est-il adopté?

[Français]

M. Alexandre Boulé: Madame la présidente, je demande un vote par appel nominal.

(L'amendement est rejeté par 8 voix contre 1. [Voir le *Procès-verbal*])

[Traduction]

La présidente: L'amendement est rejeté.

Bel essai, monsieur Boulé.

Nous allons maintenant prendre l'amendement CPC-1. Je cède la parole à Mme Block pour nous en parler.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

C'est avec plaisir que je vous présente l'amendement au projet de loi C-10, qui est bien sûr la Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

Mon amendement est très court. Tout le monde a eu la chance de le lire, mais je vais tout de même le lire pour le compte rendu. Je propose que le projet de loi C-10, à l'article 1, soit modifié par adjonction, après la ligne 20, page 1, de ce qui suit:

(5) Le paragraphe (4) entre en vigueur au plus tôt le 1^{er} août 2016.

Si je peux résumer à une seule chose la raison de mon amendement, c'est la suivante, et mon collègue y a déjà fait allusion.

Il s'agit de l'empressement à faire adopter ce projet de loi au Parlement. Mes collègues de ce côté-ci de la table et moi-même avons encore beaucoup trop de questions sans réponses.

Premièrement, pourquoi le gouvernement tient-il tellement à ce que ce projet de loi soit adopté avant la relâche d'été? Les témoins nous ont dit qu'il n'y avait aucune raison juridique ni technique à l'adopter de toute urgence. Pourquoi a-t-on eu recours à l'attribution de temps pour la toute première fois au Parlement pour que ce projet de loi soit renvoyé au Comité après deux jours de débats? Pourquoi le parti ministériel a-t-il cessé d'inscrire des orateurs à la deuxième lecture peu après 15 heures, le deuxième jour de débat, après que seuls quelques députés libéraux aient prononcé des allocutions et accepté des questions des membres de l'opposition? Le lendemain du dépôt du projet de loi C-10 au Parlement, le ministre des Transports a répondu à une question en disant, et je le cite: « le député... devrait s'en réjouir pour le Canada. » Il est difficile de comprendre comment les Canadiens pourraient se réjouir de ce projet de loi étant donné que si peu de députés libéraux sont assez enthousiastes pour défendre officiellement le projet de loi de leur ministre au Parlement et répondre à des questions directes des députés de l'opposition.

Le projet de loi C-10 est-il si important que nous n'avons eu le temps d'entendre que quelques députés pendant le débat sur le projet de loi à la deuxième lecture? La compétitivité d'Air Canada dépend-elle de l'adoption rapide ce projet de loi à la Chambre des communes et au Sénat?

À notre avis, le gouvernement n'a pas expliqué pourquoi ce projet de loi devait recevoir la sanction royale avant que le Parlement s'ajourne pour l'été. Ce projet de loi a été déposé en réaction au litige visant Air Canada, et nous avons entendu le ministre le répéter à maintes reprises, parce que le vérificateur général du Québec et le vérificateur général du Manitoba prétendent que le transporteur n'a pas respecté ses obligations aux termes de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Les tribunaux se sont prononcés en faveur des provinces à deux reprises. Le ministre des Transports l'a confirmé pendant la première période de questions qui a suivi le dépôt du projet de loi C-10, et je le cite:

À la suite de la décision des gouvernements québécois et manitobain d'abandonner leurs poursuites contre Air Canada, nous avons jugé que c'était le moment approprié pour clarifier et moderniser la loi de manière à ce qu'Air Canada puisse soutenir la concurrence mondiale.

Je pense que nous avons tous entendu les témoignages au cours des trois dernières séances et que nous comprenons qu'il n'y a aucune entente entre Air Canada et le gouvernement du Québec, ni entre Air Canada et le gouvernement du Manitoba. Soit le ministre est mal informé, soit il déforme tout simplement les faits. Les faits sont pourtant clairs. L'affaire 36791 est actuellement en suspens, puisque la décision sur la demande d'autorisation d'appel auprès de la Cour suprême a été reportée jusqu'après le 15 juillet 2016. Les procureurs d'Air Canada sont des avocats de Norton Rose Fulbright Canada LLP; alors que la procureure générale du Québec est représentée par le cabinet Noël et associés et le procureur général du Manitoba, par Woods LLP.

En fait, il y a actuellement une négociation entre les parties, et comme dans toute négociation entre les parties pendant un litige, l'intention est de convenir d'un règlement mutuellement acceptable. Les parties ne négocient pas à moins d'être prêtes à accepter un règlement.

Dans le cas du Québec, il semble que le règlement acceptable serait un engagement d'achat des appareils C Series et d'entretien de ces appareils au Québec, ainsi que la création d'un centre d'excellence dans la province.

Dans le cas du Manitoba, il semble que le résultat raisonnable serait le transfert d'environ 150 emplois actuellement situés ailleurs au Canada au profit de la capitale provinciale. Il ne faudrait pas nous bercer d'illusions et croire que les négociations sont terminées. Air Canada n'a même pas encore converti sa lettre d'intention à l'égard de la C Series en une commande ferme.

• (1625)

Il n'y a pas de nouveau centre d'excellence ni au Québec, ni au Manitoba. Le ministre des Transports n'a fourni au Parlement aucun document quant au moment où ces promesses seront tenues ou quand cette poursuite sera abandonnée.

À la lumière des témoignages et des mémoires que nous avons reçus, il me semble clair que ni le Québec ni le Manitoba n'a de documentation faisant foi de discussions en vue d'un règlement. La ministre de l'Économie du Québec a indiqué assez clairement dans le mémoire qu'elle a soumis au Comité que le litige n'est toujours pas réglé, et je vais vous lire l'extrait pertinent de son mémoire pour le compte rendu: « Sous réserve de la conclusion des ententes définitives, le gouvernement du Québec a convenu d'abandonner le litige relatif aux obligations d'Air Canada quant au maintien d'un centre d'entretien et de révision. »

La vice-première ministre du Manitoba a également dit assez clairement dans son témoignage que l'approche préconisée par le gouvernement fédéral avec le projet de loi C-10 met tout simplement la charrue devant les boeufs. Le projet de loi C-10 est expédié avant même que le gouvernement fédéral et Air Canada n'aient fait les investissements ciblés nécessaires et signé des accords contraignants.

Je considère que cela n'a pas été dit assez clairement, donc j'aimerais le souligner pour le compte rendu. Le gouvernement du Québec, avec l'intervention du gouvernement du Manitoba, poursuit Air Canada et conteste l'affirmation du transporteur, qui prétend respecter ses obligations aux termes de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. La Cour supérieure du Québec a statué en 2013 qu'Air Canada n'avait pas respecté ses obligations sous le régime de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Le 3 novembre 2015, la Cour d'appel du Québec a déterminé qu'Air Canada n'avait pas respecté ses obligations sous le régime de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Deux mois plus tard, le 5 janvier 2016, Air Canada a demandé à la Cour suprême, la plus haute instance du Canada, de renverser la décision de la Cour d'appel du Québec. Si l'article de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada relatif à l'entretien des aéronefs n'existe plus, l'affaire de la *Procureure générale du Québec c. Air Canada* perdra sa raison d'être pour la Cour suprême. S'il n'y a plus de loi obligeant Air Canada à faire faire la révision et l'entretien lourds de ses aéronefs au Canada, le transporteur ne pourra plus être jugé devant un tribunal sur cette question.

Air Canada aime les appareils de la C Series. Ses dirigeants l'ont dit clairement pendant leur comparution la semaine dernière, mais pas plus tard que le 5 janvier, le plan d'Air Canada était d'interjeter appel de la décision de la Cour d'appel du Québec auprès de la Cour suprême.

Quelle chose a changé, et Air Canada a décidé qu'elle ferait mieux de régler ce litige plutôt que de s'en remettre à la Cour suprême pour trancher la question. Nous ne savons pas si le

gouvernement fédéral a un rôle à jouer dans ce changement de cap, mais un représentant d'Air Canada a indiqué que la société a pris cette décision parce qu'elle présume que cet article de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada sera abrogé. S'il n'est pas abrogé, Air Canada devra réfléchir aux mesures qu'elle compte prendre.

La disposition de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada qui porte sur l'entretien comporte trois parties: la Ville de Winnipeg, la Communauté urbaine de Montréal et Mississauga. Le nom d'Air Canada apparaît dans le titre du projet de loi. De toute évidence, le centre d'entretien de la Communauté urbaine de Montréal n'existe plus, mais les gouvernements provinciaux de deux de ces régions sont actuellement parties à une poursuite sur la base de cette loi. Il me semble très bizarre que le gouvernement entreprenne maintenant de modifier une loi, sachant que trois des quatre parties qui y sont mentionnées se contestent dans un litige fondé sur cette même loi. Cette modification permettrait de laisser plus de temps aux parties pour négocier et parvenir à un compromis acceptable pour les deux parties.

Poursuivons.

Le 17 février 2016, Air Canada a annoncé avoir signé une lettre d'entente en vue de l'acquisition d'appareils de la C Series de Bombardier et d'en faire l'entretien au Québec. Le même jour, le ministre des Transports a annoncé qu'il réduirait les obligations d'Air Canada sous le régime de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Entre le moment où Air Canada a annoncé qu'elle contesterait la décision de la Cour d'appel du Québec devant la Cour suprême et celui où le ministre des Transports a annoncé qu'il allégerait les obligations d'Air Canada en matière d'entretien sous le régime de cette loi, les représentants du transporteur ont rencontré le ministre des Transports et le personnel du Cabinet du Premier ministre au moins cinq fois.

• (1630)

Selon la base de données de la commissaire au lobbying, ces réunions se sont déroulées le 8 janvier, le 22 janvier, le 27 janvier, le 3 février et le 15 février 2016. Lorsque le ministre a comparu devant le Comité la semaine dernière, je lui ai posé des questions sur ces réunions et je lui ai demandé de me fournir les notes d'information qui avaient été préparées pour ces réunions, mais jusqu'ici, je n'ai rien reçu. Il semblait raisonnablement prêt à me les fournir pendant la réunion du Comité, à condition de connaître les dates en question. J'ai fourni les dates et j'ai assuré le suivi de cette demande pendant la période de questions, mais le ministre m'a répondu que j'allais à la pêche aux renseignements.

Tout d'abord, on nous dit que les recommandations du ministère du ministre ont été prises en compte dans le projet de loi. Ensuite, on nous dit que nous pouvons obtenir ces documents. Enfin, on me répond que je vais à la pêche aux renseignements lorsque je tente d'obtenir ces documents, même si le ministre lui-même a confirmé leur existence.

Ce projet de loi a un article. Je ne pense pas qu'on devra envoyer une montagne de documents au Comité en réponse à cette demande, et je suis donc déçue de ne pas pouvoir consulter les documents originaux qui ont éclairé la rédaction du projet de loi C-10.

J'ai présenté quelques demandes d'accès à l'information à Transports Canada, mais comme vous pouvez l'imaginer, je n'ai encore reçu aucune réponse. Il faut des mois pour obtenir une réponse à une demande d'accès à l'information et, souvent, les conseils donnés aux ministres sont caviardés. Étant donné que le projet de loi a été présenté pour la première fois le 22 mars, le gouvernement, en accélérant l'adoption du projet de loi C-10, veille à ce que tous les documents de Transports Canada qui n'appuient pas la décision du ministre — ou n'importe quel autre document — ne soient pas divulgués avant que le projet de loi reçoive la sanction royale.

Ces documents sont importants, car il reste tout simplement trop de questions en suspens pour qu'on puisse croire qu'un processus clair d'élaboration des politiques a été suivi par Transports Canada, et qu'on a présenté des façons de rendre Air Canada plus concurrentielle au ministre et à son équipe. Des douzaines d'options stratégiques auraient pu être étudiées par le ministre pour rendre Air Canada et l'ensemble du secteur aérospatial plus concurrentiel, mais sans avoir vu ces documents, nous ne pouvons pas analyser la décision.

Si mon amendement est accepté, j'espère que le gouvernement sera prêt à utiliser le temps supplémentaire qui sera accordé avant que le projet de loi C-10 devienne une loi pour communiquer aux parlementaires les recommandations du ministère des Transports qui ont servi à rédiger le projet de loi. La nécessité de mettre en oeuvre cette réforme n'a pas été mentionnée dans le programme électoral des libéraux. En fait, Air Canada, ou sa compétitivité, n'a jamais été mentionnée. Le ministre des Transports ne peut pas affirmer que les électeurs canadiens lui ont donné le mandat de faire adopter ce projet de loi aussi rapidement. La Cour suprême n'a pas demandé au gouvernement d'adopter ce projet de loi comme dans le cas du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique ou du projet de loi C-14, Loi modifiant le Code criminel et apportant des modifications connexes à d'autres lois (aide médicale à mourir). Ce projet de loi n'a rien à voir avec le budget. Si Air Canada négocie de bonne foi avec le gouvernement du Québec et le gouvernement du Manitoba, il n'est pas nécessaire d'adopter ce projet de loi aussi rapidement, car Air Canada n'aura pas à faire face à d'autres contestations devant les tribunaux. Toutefois, si Air Canada ne négocie pas de bonne foi avec le gouvernement du Québec et avec le gouvernement du Manitoba, le projet de loi ne devrait pas être adopté, car la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, dans sa forme actuelle, demeure l'outil principal de ces provinces pour convaincre Air Canada de participer aux négociations.

Si ce projet de loi n'est pas adopté, il n'y aura aucun vide juridique. Les taux d'emploi resteront les mêmes dans les deux provinces. En fait, ce sera le statu quo. Si le projet de loi n'est pas adopté maintenant, mais qu'il l'est dans quelques mois, le nouveau gouvernement du Manitoba sera en mesure de collaborer avec le ministre des Transports, le ministre des Ressources naturelles et le ministre de l'Emploi et du Développement social pour veiller à ce que le projet de loi réponde aux attentes de la province.

L'amendement que je propose aujourd'hui répond en partie à la demande très raisonnable du gouvernement du Manitoba et du gouvernement du Québec d'attendre que les poursuites soient réglées avant d'adopter le projet de loi, en stipulant que le projet de loi n'entrera pas en vigueur avant le 1^{er} août 2016. J'aurais préféré proposer un amendement qui aurait stipulé que le projet de loi entrerait en vigueur seulement lorsque la procureure générale du Québec et la procureure générale du Manitoba auront communiqué

avec la procureure générale du Canada pour lui annoncer que les poursuites contre Air Canada ont été réglées, mais on m'a informée que selon la procédure, et je cite :

● (1635)

Un amendement qui vise à modifier l'article concernant l'entrée en vigueur d'un projet de loi en la faisant dépendre d'une condition est irrecevable. Ce type d'amendement dépasse en effet la portée du projet de loi en tentant d'y apporter un élément nouveau.

Étant donné que le processus de négociation d'un règlement dépend toujours des compromis réalisés par les deux parties, aucun amendement concernant Air Canada et le respect de ses engagements liés au règlement ne peut être recevable, et je suis donc obligée de modifier le libellé de ma proposition. Cet amendement n'est pas parfait, mais il donne au gouvernement du Québec et au gouvernement du Manitoba plus de temps pour négocier et attendre le règlement des poursuites intentées contre Air Canada. Il donne également au gouvernement du Québec et au gouvernement du Manitoba plus de temps pour vérifier qu'Air Canada progresse dans l'application des modalités des règlements. Étant donné que le projet de loi C-10 entrerait en vigueur à une date ultérieure, Air Canada aura, à tout le moins, transformé sa lettre d'intention visant l'achat de 45 appareils de la série C en commande ferme.

Bien honnêtement, je ne peux pas voir pourquoi tous les membres du Comité n'appuieraient pas l'amendement proposé. Pour un parti qui adore répéter, à chaque occasion, qu'il souhaite travailler main dans la main avec les provinces et les municipalités, cette action unilatérale entreprise par le gouvernement fédéral me donne l'impression que les promesses formulées pendant la campagne du parti libéral ne valaient pas le papier sur lequel elles ont été écrites.

Comme mon collègue, le député de Mégantic—L'Érable, l'a souligné, et il vaut la peine de le répéter, il est très rare que les ministres provinciaux interviennent et formulent des commentaires à l'égard d'une loi fédérale. Pourtant, dans ce cas-ci, les ministres provinciaux de deux différents partis ont exprimé leurs préoccupations, et ont demandé que le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures, entre en vigueur seulement après le règlement des poursuites intentées contre Air Canada.

La vice-première ministre du Manitoba, qui est également procureure générale, a très clairement exprimé sa position. Je crois que j'ai déjà fait valoir ce point, mais j'aimerais le répéter: l'approche du gouvernement fédéral à l'égard du projet de loi C-10 est tout simplement trop hâtive. En effet, on accélère le processus de l'adoption du projet de loi C-10 avant d'avoir obtenu les investissements nécessaires et les engagements exécutoires du gouvernement fédéral et d'Air Canada.

Toutes les personnes présentes ont été en mesure d'assurer un suivi avec la ministre Stefanson, et personne n'a remis en question sa déclaration selon laquelle les poursuites n'avaient pas encore été réglées ou le projet de loi n'avait pas été bousculé. Je m'attends à ce que les députés libéraux nous disent que nous devrions tout simplement faire confiance au ministre des Transports et nous fier aux assurances qu'il nous a fournies.

J'aimerais profiter de cette occasion pour citer le ministre, car ses paroles sont éloquentes: « Mes discussions me portent à croire que celles-ci sont très sérieuses et que l'engagement est très ferme. » Étant donné qu'il n'y a pas de document pour appuyer cette déclaration, je la trouve très problématique.

Seulement deux jours après cette déclaration du ministre, les représentants d'Air Canada ont comparu devant notre comité, et ils se sont également exprimés très clairement. Lorsqu'on lui a demandé si l'achat des appareils de la série C et la création de centres d'entretien d'aéronefs au Québec étaient conditionnels à l'adoption accélérée du projet de loi, le représentant d'Air Canada a répondu: « Air Canada présume que la loi sera modifiée à la suite du présent processus. Si ce n'est pas le cas, nous devons réévaluer notre décision. » Je crois qu'il vaut la peine de répéter la dernière phrase: « Si ce n'est pas le cas, nous devons réévaluer notre décision. »

Mon collègue de Niagara—Centre a demandé à la procureure générale du Manitoba si elle était d'avis qu'un centre d'excellence serait avantageux pour la province. Cette question semble sous-entendre que si le projet de loi n'est pas adopté aussi rapidement que le souhaite le gouvernement, Air Canada ne déplacera pas certaines de ses activités au Manitoba pour peut-être créer un plus petit centre canadien d'excellence pour l'entretien des aéronefs dans l'Ouest canadien.

Un centre d'excellence est une concentration d'activités liées à l'entretien des aéronefs et, de façon plus générale, une concentration d'entreprises de l'industrie aérospatiale. Lorsqu'une grande entreprise comme Air Canada choisit de faire faire une grande partie de ses travaux d'entretien dans un endroit précis, un grand nombre de sociétés s'établissent au même endroit pour fournir des services au transporteur aérien. Cette région devient par conséquent un centre d'excellence. Ainsi, tous les endroits où Air Canada mène de nombreuses activités liées à l'entretien peuvent être considérés comme étant des centres d'excellence.

•(1640)

Grâce à plus de 5 000 emplois dans le secteur et de nombreuses entreprises qui stimulent l'innovation, le Manitoba est depuis longtemps un centre d'excellence dans le secteur aérospatial au Canada. Madame la présidente, le Manitoba aurait obtenu ces avantages, car la province a obtenu gain de cause à la Cour supérieure du Québec et à la Cour d'appel du Québec.

Même si je ne veux pas formuler d'hypothèse sur la décision qu'aurait prise la Cour suprême à cet égard, des précédents indiquent que le Manitoba avait de bonnes chances d'obtenir gain de cause. La province n'obtiendra pas ces emplois en raison du projet de loi, mais parce que le tribunal lui a donné gain de cause.

Pour revenir à mon amendement, tous les projets de loi devraient être attentivement examinés sur le fondement de leurs répercussions à court, à moyen et à long terme.

Je crois que notre comité a fait du bon travail en ce qui concerne l'étude du projet de loi au cours des trois dernières réunions et nous avons entendu de nombreux témoins pertinents. En général, les témoins ne comprenaient pas l'urgence d'adopter ce projet de loi, et ils ont expressément demandé de repousser son adoption.

Cet amendement répond à ces préoccupations.

Merci.

•(1645)

La présidente: Merci beaucoup, madame Block.

Il nous reste 15 minutes. Je crois que nous pourrions, selon ce que souhaitent les membres du Comité, suspendre la séance maintenant, revenir immédiatement après le vote, et poursuivre ensuite le débat.

Êtes-vous tous d'accord?

Je propose de suspendre la séance, d'aller voter et de revenir immédiatement après.

• _____ (Pause) _____

•

•(1715)

La présidente: Nous reprenons la séance.

Nous poursuivons le débat et la discussion sur la motion de Mme Block.

Y a-t-il d'autres commentaires sur la motion de Mme Block?

Monsieur Badawey ou monsieur Iacono, souhaitez-vous formuler des commentaires sur l'amendement de Mme Block?

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Tout d'abord, j'aimerais dire que je sympathise grandement avec les anciens travailleurs d'Aveos. Je crois que la façon dont ils ont perdu leur emploi était particulièrement soudaine et brutale, et je comprends certainement leur colère.

Cela dit, dans le cadre de nos réunions, nous avons appris qu'après la faillite d'Aveos, plusieurs centaines d'emplois ont été créés dans d'autres sites d'entretien du Québec, par exemple Premier Aviation à Trois-Rivières, et dans la ville de Québec.

Nous savons également que l'entente de principe conclue entre Air Canada et le gouvernement du Québec pourrait créer jusqu'à 1 000 nouveaux emplois dans le secteur de l'entretien, ainsi qu'un centre d'excellence.

Si vous combinez ces données, vous constaterez que la société s'efforce vraiment de remplacer les 1 800 emplois qui ont été perdus au Québec après la faillite d'Aveos. Autre point très important, ces emplois ont été créés parce que c'est rentable pour Air Canada; ils n'ont pas été créés à la suite d'une mesure législative. C'est un modèle plus durable.

Je comprends que mes collègues souhaitent protéger les emplois. Moi aussi. Nous le souhaitons tous, tout comme le ministre Garneau et notre gouvernement.

[Français]

C'est en 1989 que s'est faite la privatisation d'Air Canada. Depuis ce temps, Air Canada n'a toujours pas réussi à devenir viable et capable de prospérer dans un environnement mondial hautement concurrentiel. Nous voulons tout simplement donner à Air Canada la chance de se positionner de manière compétitive face à un secteur aérien en constante évolution et où les autres transporteurs ne sont pas assujettis à des obligations similaires.

Il n'y a pas d'urgence à proprement parler. Le moment est tout simplement propice, car les gouvernements du Québec et du Manitoba ainsi qu'Air Canada ont décidé de mettre un terme à leurs procédures judiciaires. Le temps est donc venu de clarifier et de moderniser la Loi pour que ce secteur devienne de plus en plus compétitif. Tous les témoins que nous avons entendus ont clairement mentionné qu'ils voulaient un secteur aérien compétitif. En ayant un secteur aérien compétitif, plus d'emplois seront sûrement créés.

Pour ce qui est des notes que vous avez demandées au ministre Garneau, je voulais simplement vous dire qu'il a comparu devant le Comité pendant une heure et que vous avez eu le temps de lui poser toutes vos questions.

Merci.

• (1720)

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Boulerice.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Merci beaucoup, madame la présidente.

Est-ce que je peux profiter de mon temps d'intervention pour poser une question aux témoins?

[Traduction]

La présidente: Oui.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Bonjour.

À votre avis, en vertu du projet de loi C-10 dans sa forme actuelle, malheureusement sans les amendements proposés par les néo-démocrates et peut-être avec un amendement des conservateurs, combien d'emplois seront maintenus au Canada pour la maintenance des appareils d'Air Canada?

Mme Sara Wiebe: Pouvez-vous répéter la question, s'il vous plaît?

M. Alexandre Boulerice: Combien d'emplois demeureront au Canada après que le projet de loi C-10 aura été adopté?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Je vous remercie d'avoir posé la question.

Je crois qu'il est difficile d'y répondre, étant donné l'évolution rapide de l'industrie aérienne dans laquelle nos transporteurs aériens mènent leurs activités. Je crois que nous pouvons certainement tenir compte des emplois qui seraient créés à la suite de l'achat des avions de la série C de Bombardier et de ceux qui seraient créés à la suite de la création des centres d'excellence au Québec et au Manitoba. Je crois que ce sont les emplois dont le ministre a parlé lorsqu'il a comparu devant le Comité, et qui découleraient de l'entente conclue entre Air Canada et les provinces. Ce sont des emplois sur lesquels on peut compter, selon moi.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Est-ce que le projet de loi C-10 prévoit un nombre plancher d'emplois pour la maintenance et l'entretien des appareils d'Air Canada au pays?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Il est très difficile de répondre à une question sur une situation hypothétique, et je crois que je préférerais m'en tenir aux faits qu'on nous présente aujourd'hui plutôt que de tenter de répondre à une question qui concerne une chose qui pourrait se produire à l'avenir.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Le projet de loi que nous étudions aujourd'hui garantit-il un volume de travail au pays?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Encore une fois, je ne peux pas répondre à une question sur une situation hypothétique.

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Je vais poursuivre mon commentaire sur l'amendement du Parti conservateur. Il m'apparaît assez ironique

que le Parti conservateur veuille aujourd'hui donner aux gouvernements du Québec et du Manitoba le temps de négocier des ententes avec Air Canada alors que, pendant des années, nous avons réclamé haut et fort de faire appliquer la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

D'abord et avant tout, ce sont les conservateurs qui ont laissé la situation se dégrader après la faillite d'Aveos en 2012, en étant totalement inactifs face à la question. Pour un parti qui a toujours la prétention d'être le parti de la loi et de l'ordre, la nécessité de faire appliquer la Loi n'était soudainement plus à son ordre du jour.

La situation dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui exige des actions ou des décisions beaucoup plus musclées que l'amendement qui nous est présenté par le Parti conservateur. Cet amendement est beaucoup plus axé sur la forme ou sur les échéanciers que sur le fond.

Mes collègues du Parti conservateur viennent de voter contre l'amendement du NPD qui visait à maintenir la garantie des emplois au pays. J'en conclus que le Parti conservateur accepte le principe de la délocalisation et de la perte de ces emplois au nom de la sacrosainte compétitivité.

Par contre, les conservateurs essaient de faire une entourloupette pour avoir l'air de s'opposer au projet de loi, tout en étant en faveur de sa direction générale qui est de légaliser les pertes d'emplois qui se sont produites il y a peu de temps, mais que le Parti libéral s'était engagé à défendre. Le secteur aérospatial ou manufacturier est très important pour plusieurs régions, dont la région métropolitaine de Montréal.

Je comprends mal la position du Parti conservateur qui présente un amendement qui ne semble pas vouloir s'attaquer au fond du problème, c'est-à-dire exiger qu'Air Canada maintienne chez nous les emplois liés à la maintenance et à l'entretien des appareils.

À mon avis, l'argument présenté par mes collègues du Parti libéral en ce qui concerne le changement de contexte ne tenait pas la route. On essaie de nous faire croire que le contexte a changé entre 1988 et 2016. De fait, on parle d'un contexte qui a changé entre 2012 et 2016, mais qui n'a pas changé d'une manière importante au cours des quatre dernières années. Pour le NPD, les engagements d'hier du Parti libéral devraient être maintenus aujourd'hui encore.

Je vois mal comment le Parti conservateur peut se porter à la défense des ex-travailleurs et des ex-travailleuses d'Aveos et d'Air Canada, alors qu'il les a laissés tomber il y a quatre ans. Le Parti conservateur n'a rien fait pour améliorer la situation depuis ce temps-là.

• (1725)

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Boulerice.

Monsieur Maguire.

M. Larry Maguire (Brandon—Souris, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente. Je suis reconnaissant d'avoir l'occasion de poser des questions pendant cette réunion.

J'aimerais tout d'abord préciser que j'appuie l'amendement de ma collègue voulant que le projet de loi n'entre pas en vigueur avant le 1^{er} août 2016.

Mon collègue du NPD vient tout juste de demander pourquoi nous ferions cela. Je répondrais que nous le ferions parce que cela donnerait un petit peu plus de temps au gouvernement pour fournir d'autres renseignements et cela permettrait aux tribunaux d'avancer dans leur processus. Il se peut que la poursuite ne soit pas encore réglée à ce moment-là, mais le gouvernement du Manitoba et celui du Québec ne savent pas du tout à quoi ressemblera l'avenir dans le cadre de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Je crois que c'est un amendement très raisonnable et je recommande vivement à tous mes collègues du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de voter pour son adoption, afin de donner un peu de temps, comme je l'ai dit, aux tribunaux pour fournir des éclaircissements et des renseignements supplémentaires. Selon mon expérience dans la législature du Manitoba et au Parlement, il faut attendre assez longtemps pour obtenir des documents à la suite d'une demande d'accès à l'information.

C'est important, car rien ne garantit que les emplois demeureront dans ces régions. Je ne suis pas contre les changements géographiques proposés. Je sais que la vice-première ministre du Manitoba a indiqué l'autre jour aux membres du Comité qu'on pourrait peut-être envisager d'étendre ces régions géographiques, pourvu que ce soit fait dans les provinces déjà nommées, et qu'on garantisse la création de 150 emplois dans certaines de ces régions.

Le Manitoba avait autrefois 400 emplois et maintenant, la province en aura seulement 150. Cela ne m'apparaît pas comme un avantage. Même si on créait 150 emplois là-bas, et je les accueillerais certainement à bras ouverts, je crois que rien n'empêcherait ces transporteurs aériens de déplacer les projets d'entretien dans d'autres régions qui se trouvent dans des provinces plus concurrentielles. J'aimerais savoir si le gouvernement a tenu compte de cela lorsqu'il a présenté l'amendement.

Je suis d'accord avec le commentaire de Mme Wiebe selon lequel nous devrions traiter les faits et non les questions liées à des situations hypothétiques, et je crois que c'est un fait. Nous sommes saisis d'un projet de loi qui fournit une certitude à ces provinces, pour quelque temps du moins, pendant que le projet de loi est étudié par le tribunal et finalisé. Je sais qu'on a présenté des ententes, mais elles ne fournissent aucune certitude.

J'ai quelques questions pour les représentants du ministère des Transports. Tout d'abord, selon votre expérience, le gouvernement modifie-t-il souvent un projet de loi qui se trouve devant les tribunaux?

Mme Sara Wiebe: Je vais laisser mon collègue du ministère de la Justice répondre à cette question.

Me Daniel Blasioli (avocat-conseil, ministère des Transports): Je vous remercie de la question.

Madame la présidente, ce n'est pas rare; ça se fait. Le projet de loi a été examiné par le ministère de la Justice, conformément à son mandat, et il s'est révélé tout à fait défendable en ce qui concerne la primauté du droit. On trouve plusieurs exemples de projets de loi déposés pour répondre à des affaires devant les tribunaux.

M. Larry Maguire: Est-ce que Transports Canada, alors, suit régulièrement l'affaire d'Air Canada devant la Cour suprême, et où est-elle maintenant rendue, cette affaire?

• (1730)

Mme Sara Wiebe: Nous continuons de la suivre. Nous pensons que, maintenant, Air Canada cherche à obtenir l'autorisation d'interjeter appel à la Cour suprême. Cependant, la société a

demandé à la Cour suprême de différer sa décision jusqu'à la mi-juillet.

M. Larry Maguire: Vous, monsieur, du ministère de la Justice, pouvez-vous faire le point sur cette affaire? Est-elle retardée jusqu'à la fin juillet ou vient-on de demander ce sursis?

Me Daniel Blasioli : Cette motion a été déposée avant la fin décembre et elle suspendra les procédures jusqu'à la fin de cette période, le 15 juillet.

Bref, il ne se passe rien. Le 15 juillet, on demandera aux parties ce qu'elles souhaitent faire et si elles veulent que la Cour suprême se prononce sur l'autorisation d'interjeter appel.

M. Larry Maguire: D'accord. Merci.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente.

J'ai formulé quelques observations pendant ce long processus. Nous avons entendu beaucoup de témoins. Nous avons posé beaucoup de questions et obtenu beaucoup de réponses. Mais je tiens à ajouter un autre point de vue sur le projet de loi. Le projet de loi C-10 vise essentiellement à aider l'économie à bien se porter, autrement dit à jouer un rôle de catalyseur économique. Il aide Air Canada à être plus concurrentielle.

Je suis sûr que beaucoup d'entre nous, moi compris, qui avons déjà brassé des affaires, nous ne pourrions jamais imaginer être obligés, par une règle, à n'avoir qu'un seul fournisseur. Peu importe, donc, les prix que fait ce fournisseur, si nous n'avons pas le choix, quelle peut être notre compétitivité?

Le projet de loi autorise Air Canada à simplement s'adresser à d'autres fournisseurs et à obtenir le plus pour son argent — notre argent, disons-le franchement, et l'argent du client. Il autorise Air Canada à employer une méthode et ses moyens pour établir un modèle de gestion durable, concurrentiel; en conséquence, à demander au client un prix équitable; à créer de futurs emplois grâce aux centres d'excellence dont il a été question tout au long de l'étude du projet de loi, à créer un créneau pour le Canada dans l'innovation, la recherche et le développement, pas seul, mais avec d'autres joueurs, tout en étant un client de ces centres d'excellence; par conséquent, à procurer à l'industrie une plus grande durabilité grâce à sa propre compétitivité améliorée et en étant un joueur de premier plan dans le marché mondial de l'aviation, mais, aussi, à procurer une plus grande durabilité aux emplois qui ont fait partie de la trame de l'histoire du Canada.

Sur la formation et le recyclage, nous avons appris que plus de 600 diplômés sortent chaque année des écoles et qu'ils ont besoin d'emplois. Notre intention est de leur en donner, ici au Canada, dans ces centres d'excellence. La compétitivité augmentera les capacités actuellement limitées de l'industrie.

L'enjeu pour l'industrie, qu'il faut voir avec le projet de loi C-10, et la responsabilité du gouvernement qui en propose l'adoption est la durabilité de l'industrie et des emplois. Les centres d'excellence créeront une masse critique. Ils permettront à l'industrie de non seulement conserver les emplois en entretien lourd et d'autres emplois qui, traditionnellement, étaient son apanage, mais, aussi, de créer toute une grappe d'entreprises complémentaires dans la chaîne logistique et, par conséquent, encore une fois, plus d'emplois.

Nous devons garder à l'esprit non seulement la réparation et l'entretien permanents des avions, grâce à la gestion du matériel, mais grâce aussi à son remplacement, à la faveur d'éventuels nouveaux contrats ou, je crois, de contrats plus que possibles, donc probables, avec Bombardier.

La capacité concurrentielle de l'ensemble de l'industrie engendrera plus de retours sur ses investissements et sur ceux de l'industrie de l'aviation.

Enfin, madame la présidente, je tiens à dire ceci. Nous ne donnons pas seulement suite aux mémoires d'Air Canada, mais aussi à ceux que nous ont communiqués différentes associations comme celle des anciens employés des centres d'entretien et de révision d'Air Canada. Ça ne s'arrête pas ici. Ça ne s'arrête pas à l'adoption du projet de loi C-10 pour donner à Air Canada l'élan qui lui permettra de tirer son épingle du jeu dans une industrie compétitive. Nous n'oublions pas les employés. Je suis sûr que nous avons tous une copie des plans qu'ils ont laissés sur nos bureaux pour aussi faire partie de cette chaîne logistique. Il nous appartient de les y aider, dans cette économie, puis de créer des emplois et de les offrir à Air Canada et à d'autres transporteurs dans le reste du monde.

Ça ne s'arrête donc pas ici. Oui, nous allons adopter le projet de loi aujourd'hui. Il soulagera Air Canada et lui servira de catalyseur économique pour lui permettre d'être plus concurrentiel et, par conséquent, d'offrir un meilleur service, mais, en plus, de continuer à collaborer avec ceux qui veulent améliorer cette industrie, particulièrement en ce qui concerne la recherche-développement et l'innovation.

Merci, madame la présidente.

• (1735)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Que le Comité sache et se rappelle qu'il reste une trentaine de minutes jusqu'au prochain vote.

La parole est à M. Fraser, puis ce sera M. Berthold.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Vu le peu de temps dont nous disposons, j'essaierai d'être très bref.

Je tiens d'abord à remercier mes collègues. Un certain nombre d'entre eux, de différents partis, ont exprimé leur sympathie pour les travailleurs touchés par la faillite d'Aveos. Nous ressentons tous cette émotion. En fait, je pense que l'objectif de chacun de nous peut être le même: favoriser la croissance et protéger les emplois au Canada. Ce qui nous divise est peut-être le choix de la méthode et de l'échéancier pour le faire. Pour ma part, je partage le point de vue de mes collègues, que M. Badawey a exprimé avec beaucoup d'éloquence: créer des conditions gagnantes pour la croissance de l'aérospatiale.

Pour répondre précisément à l'amendement de Mme Block, qui aurait pour effet de retarder l'entrée en vigueur du projet de loi au plus tôt en août prochain, je crois que le projet de loi est bien conçu. Si en août l'idée sera bonne, je crois qu'elle est bonne aujourd'hui et que nous devrions saisir l'occasion qui s'offre à nous pour aider à introduire l'innovation dans cette industrie importante et stratégique

pour le Canada et permettre au secteur privé de créer des emplois, en adoptant la loi habilitante, comme l'a expliqué M. Badawey.

Ayant d'exprimer mon point de vue sur le projet de loi et l'amendement, je veux en plus donner au ministère la possibilité d'apporter des éclaircissements.

Monsieur Boulerice, je crois que vous avez formulé une observation, plus tôt, selon laquelle le projet de loi C-10 codifie une mesure illégale prise par Air Canada. Mon point de vue est différent, mais je respecte le vôtre.

Je voudrais que le ministère nous éclaire et nous dise s'il considère que le projet de loi C-10 codifie une mesure illégale.

Mme Sara Wiebe: Non. Le ministère n'aiderait pas à faire aboutir le projet de loi, s'il avait jugé que la mesure était illégale.

M. Sean Fraser: Merci beaucoup.

Sur ce, madame la présidente, je suis heureux de conclure mes observations, pour donner à d'autres la chance de s'exprimer.

La présidente: Merci, monsieur Fraser.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup, madame la présidente.

Il s'est dit beaucoup de choses au cours des dernières minutes, et je pense qu'il vaut la peine de faire un petit retour sur ce qui a été dit.

J'aimerais commencer par parler des commentaires de mon collègue du NPD. Parfois, il semble que le NPD oublie que les conservateurs ne forment plus le gouvernement. Ce sont maintenant les libéraux qui sont au pouvoir et ce sont eux qui prennent les décisions. En revenant constamment sur les différentes étapes, on dirait que mon collègue du NPD veut se remémorer de beaux moments — en tout cas, ils le sont pour nous. Je n'étais pas là, mais j'aurais aimé y être. Il semble que les néo-démocrates soient un peu nostalgiques de ce temps-là. Je ne sais pas si c'est le cas, mais je voulais juste rappeler gentiment à mon collègue du NPD que nous ne sommes plus au pouvoir.

J'aimerais aussi faire des commentaires sur ce qu'il a dit au sujet de notre amendement et préciser que, dès le départ, notre parti a clairement signifié son opposition au projet de loi C-10 dans son ensemble. Notre amendement vise à voir si le gouvernement fédéral est prêt à reconnaître la compétence des gouvernements provinciaux du Québec et du Manitoba. Au fond, le gouvernement va-t-il respecter tout simplement l'échéance du 15 juillet qui a été demandée en cour par ces deux intervenants, afin qu'ils fassent valoir leurs points de vue et qu'ils concluent une entente avec Air Canada concernant les fameux centres d'entretien?

C'est un amendement qui a de la substance et qui vise à connaître les intentions du gouvernement. Honnêtement, depuis le début, on ne connaît pas les intentions du gouvernement en ce qui concerne le projet de loi C-10. On ne sait pas pourquoi il veut faire les choses aussi rapidement concernant ce projet de loi. Bref, beaucoup de questions demeurent sans réponses, et cet amendement visait à connaître les intentions réelles du gouvernement et à voir s'il manifeste une quelconque écoute à l'endroit des deux représentants, soit les deux gouvernements provinciaux.

Il semble que ce gouvernement veuille établir des relations extraordinaires avec les provinces. Il veut s'entendre et tout faire main dans la main avec les provinces.

Un de ces deux gouvernements a pris le temps d'écrire un mémoire à l'intention du Comité. On n'a pas vu cela souvent. Je ne pense pas que, dans votre grande expérience, vous ayez souvent vu un mémoire comme celui-là être envoyé à un comité par un gouvernement provincial. Ce dernier demande au gouvernement fédéral de ne pas aller trop vite et de ne pas adopter le projet de loi C-10 tout de suite, parce que cela pourrait nuire à ses négociations.

La vice-première ministre de l'autre province impliquée est venue témoigner au Comité pour dire que ce projet de loi n'avait pas de sens et que cela n'avait aucun sens de l'adopter aussi rapidement. Je ne pensais pas voir cela aussi tôt dans ma jeune carrière de député à la Chambre des communes.

Notre amendement vise à connaître la position du gouvernement par rapport aux attentes des deux gouvernements provinciaux qui se sont clairement exprimés.

Je voulais aussi parler d'autres commentaires qui ont été faits.

C'est le Parti libéral qui forme le gouvernement. Monsieur Badawey, vous avez fait un excellent exposé sur la création d'emplois, la compétitivité d'Air Canada et l'avantage pour le Canada d'avoir un secteur compétitif pour notre industrie aérospatiale. Nous partageons tout à fait ces opinions, monsieur Badawey. Nous sommes tout à fait d'accord là-dessus. Le grand problème, c'est que ce sont des vues de l'esprit. Le projet de loi C-10 ne garantit absolument rien concernant tout ce que vous avez dit. On n'a pas pu nous confirmer aucune entente ni aucun engagement clair d'Air Canada de créer des centres d'excellence. On ne nous a donné aucun engagement clair sur la création d'emplois. Dans toutes les présentations qui ont été faites devant nous, aucune ne contenait d'engagement clair sur le maintien des emplois existants.

Certes, hypothétiquement, c'est beau, mais quand on demande à M. Garneau de nous transmettre dans des délais raisonnables les documents qui pourraient justifier notre appui au projet de loi C-10, on se fait dire qu'on va à la pêche. On se fait dire qu'on cherche des problèmes là où il n'y en a pas. S'il n'y a pas de problèmes, pourquoi donc doit-on faire les choses aussi rapidement concernant le projet de loi C-10? S'il n'y a pas de problème, on n'a pas besoin d'aller aussi vite.

• (1740)

Le projet de loi C-10 est assez court.

La première partie touche la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Tout d'abord, le paragraphe 1(1) du projet de loi vise à remplacer l'alinéa 6(1)d) de ladite loi par ce qui suit:

d) des dispositions l'obligeant à exercer ou à faire exercer des activités d'entretien d'aéronefs, notamment toute forme d'entretien relatif aux cellules, aux moteurs, aux éléments constitutifs, à l'équipement ou aux pièces, en Ontario, au Québec et au Manitoba;

Donc, on a remplacé une disposition importante par celle-là.

Ensuite, le paragraphe 1(2) du projet de loi vise à modifier l'article 6 de la même loi par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit:

Activités d'entretien

(4) Sans éliminer l'exercice d'activités d'entretien d'aéronefs en Ontario, au Québec ou au Manitoba, la Société peut, dans le cadre de l'exercice des activités visées à l'alinéa (1)d) dans chacune de ces provinces, modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités dans chacune de ces provinces ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités.

Où sont les garanties de création d'emplois? Je ne les vois pas. Il n'y en a pas. Je poserais bien la question à nos spécialistes, mais je ne le ferai pas, parce qu'ils nous diront qu'il n'y en a pas. C'est assez clair et évident. Il n'y a aucune garantie de création d'emplois ni de maintien d'emplois, parce qu'on dit qu'on peut faire ce qu'on veut de l'entretien, finalement.

Un peu plus loin dans le projet de loi, il y a une section sur la modification des statuts et une autre sur les dispositions de coordination. Je ne voudrais pas prendre trop de temps, mais j'aimerais dire qu'on retrouve dans cette section un autre élément qui a été mentionné par un des témoins, quand on a entendu les syndicats. Je pense qu'il vaut la peine de le rappeler aux membres du Comité. Je parle des activités d'entretien. Le projet de loi dit ce qui suit: « Sans éliminer l'exercice d'activités d'entretien d'aéronefs en Ontario, au Québec ou au Manitoba, la Société peut, dans le cadre de l'exercice des activités visées à l'alinéa (1)d) [...], modifier le type ou le volume [...] »

Vous vous souvenez du petit cours de sémantique que nous ont donné les gens des syndicats. Est-ce qu'on « peut » ou on « fait »? Le projet de loi dit « peut ». Les syndicats sont venus nous dire que, en réalité, cela veut dire que la compagnie « va », parce que, dans les processus de négociation collective, on se garde une ouverture. Je me souviens très bien avoir entendu cela au cours des discussions que nous avons eues avec les différents syndicats.

Il y a plusieurs éléments que je veux mentionner, madame la présidente. Il y a beaucoup de choses à dire sur le projet de loi C-10.

Faisons un peu l'historique du projet de loi C-10. Je vais rappeler les dates importantes qui ont fait en sorte que le Comité discute aujourd'hui du projet de loi C-10 et vous expliquer pourquoi nous avons décidé de nous y opposer. Nous voulons voir si le gouvernement a une quelconque écoute par rapport à la motion de Mme Block sur l'importance de donner de la valeur aux arguments des gouvernements provinciaux du Québec et du Manitoba.

Le 3 novembre 2015, la Cour d'appel du Québec, qui est le plus haut tribunal au Québec, a confirmé un jugement rendu auparavant par la Cour supérieure du Québec selon lequel Air Canada n'avait pas rempli ses obligations légales prévues par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada concernant l'entretien lourd de ses aéronefs à Montréal, à Winnipeg et à Mississauga.

Le 11 décembre 2015, Bombardier a réclamé un appui financier de 1 milliard de dollars américains au gouvernement du Canada. Cette demande a été faite deux mois après que le gouvernement du Québec a acquis 49 % du programme C Series pour le même montant.

Le 16 février 2016, Republic Airways, qui jusque-là avait commandé le plus grand nombre d'appareils de la C Series, s'est placée sous la protection de la loi sur la faillite. Elle a rationalisé ses activités et annulé sa commande d'appareils C Series. Qu'est-il arrivé le lendemain? Le 17 février, Air Canada annonce que des négociations portant sur 45 commandes fermes de CS300 et 30 options avaient été entamées avec Bombardier. C'est merveilleux, on est content. On souhaite qu'Air Canada achète des appareils C Series.

Le 15 février 2016, une rencontre a eu lieu entre le ministre et des gens d'Air Canada. Que s'est-il passé pendant cette rencontre? Y a-t-il des choses qu'on devrait savoir et qui nous permettraient d'appuyer le gouvernement dans sa hâte d'adopter le projet de loi C-10? Comme je l'ai déjà dit, beaucoup d'éléments sont restés sans réponses.

Je le répète: nous nous réjouissons de la décision d'Air Canada d'acheter des appareils C Series de Bombardier. C'est une bonne nouvelle. Non seulement cette décision aura des répercussions importantes sur notre secteur aéronautique, mais elle donnera également de la crédibilité au nouvel avion de Bombardier. La preuve en est que Delta a acheté des appareils pas longtemps après. C'est donc une bonne nouvelle.

● (1745)

Bombardier a donc réussi, grâce à Air Canada, à devenir une société crédible. On souhaite que d'autres transporteurs importants d'envergure internationale, comme Delta, achètent de plus en plus d'avions de la C Series.

Or, quel est le lien entre les appareils C Series et le projet de loi C-10? Il n'y a aucun lien dans le projet de loi C-10. On ne mentionne pas ces ententes. Y a-t-il un lien? Est-ce que le gouvernement a besoin de l'opposition pour que le projet de loi C-10 soit adopté, pour qu'on crée plus d'emplois chez Bombardier, pour qu'on crée plus d'emplois dans les centres d'entretien du Québec, du Manitoba et de l'Ontario? Est-ce qu'on a besoin de nous? Si oui, donnez-nous l'information. Donnez-nous tout ce dont nous avons besoin pour nous permettre de faire notre travail de parlementaire comme nous le voulons.

Je vous rappelle que le député de Papineau, notre premier ministre, a tenu ici même, sur la Colline du Parlement, des propos assez clairs vis-à-vis des travailleurs d'Aveos concernant la poursuite engagée contre Air Canada:

C'est tellement de valeur [...] de devoir manifester pour demander au gouvernement, un gouvernement de loi et d'ordre, de respecter [sa] loi. C'est ridicule, ça. [...] ils nous ont fait des promesses. Ils nous ont dit [de ne pas nous inquiéter] : « [...] Ne vous inquiétez pas pour Aveos. » Et là, ils font exactement ce [qu'on] craignait et on se retrouve à la porte. On est en train de perdre [le genre] de jobs [...] dont on a [...] besoin dans ce pays. [Ce n'est] pas vrai que notre meilleure ressource, c'est dans la terre [...] quelque part. Notre meilleure ressource, [ce sont les] ressource[s] humaine[s]. [Ce sont] les travailleurs comme vous, qualifiés, qui bâtissent ce pays [...] tous les jours, avec vos mains, avec vos bras, mais avec votre intelligence et votre créativité aussi. Alors, qu'on refuse d'investir dans ce qui a fait de ce pays un pays fort et qu'on mette en danger des milliers de Canadiens qui voyagent [...] tous les jours en risquant une moindre qualité d'entretien, [ce n'est] pas correct. Alors, on est avec vous. Merci beaucoup d'être ici.

C'est le député de Papineau qui a fait cette belle déclaration sur la Colline du Parlement devant tous les travailleurs d'Aveos réunis pour manifester, pour réclamer du gouvernement de l'époque de faire quelque chose. Cependant, le gouvernement a laissé la cour se prononcer. Le gouvernement conservateur a décidé que c'était à la cour de se prononcer sur cette question, parce que c'étaient les provinces qui avaient saisi les tribunaux de cet enjeu. Donc, on a dit que les tribunaux allaient faire leur travail.

Que fait-on avec le projet de loi C-10 actuellement? On dit aux tribunaux qu'on ne veut plus qu'ils s'en mêlent, parce qu'on a supposément des ententes avec les gouvernements du Québec et du Manitoba. On va donc régler cela définitivement. On n'aura plus besoin d'en parler et les provinces vont avoir les outils nécessaires pour conclure leurs ententes avec Air Canada et obtenir leurs centres d'excellence.

Madame la présidente, ce n'est pas le cas. Nous avons entendu les opinions de deux témoins importants. Des représentantes du gouvernement du Québec et du gouvernement du Manitoba se demandaient ce que nous étions en train de faire là. Selon elles, cela n'avait pas de bon sens. Elles ont dit que les gouvernements étaient en train de négocier, qu'ils étaient devant la cour et qu'ils avaient un argument massue. En effet, Air Canada acceptait de les écouter justement parce qu'il y avait la menace qu'ils gagnent leur cause en Cour suprême, puisqu'ils avaient gagné partout ailleurs.

Et là, le gouvernement, sans qu'on sache pourquoi parce qu'on n'a jamais eu de réponse, cherche à faire adopter rapidement le projet de loi C-10. Nous avons cru en la bonne foi du ministre. Nous avons cru le ministre quand il nous a dit que, puisque les gouvernements provinciaux avaient conclu des ententes avec Air Canada, aujourd'hui le gouvernement pouvait aller de l'avant avec ce projet de loi, et que cela allait leur permettre d'abandonner les poursuites, enlever la menace qui pèse sur Air Canada et faire en sorte de maintenir les emplois. Cependant, nous n'avons encore reçu aucune assurance de tout cela.

J'espère que vous avez lu le mémoire du gouvernement du Québec, car il est excellent. Tous les parlementaires devraient en avoir pris connaissance. Malheureusement, la ministre Anglade ne s'est pas présentée devant le Comité pour nous faire part de ses commentaires. Permettez-moi cependant de résumer brièvement le mémoire du Québec, parce qu'il contient des éléments assez importants.

Pour le Québec, l'industrie aérospatiale québécoise est une source de fierté. C'est important de le dire, parce qu'on a souvent l'impression que les gens pensent qu'on travaille contre Air Canada, contre l'industrie aéronautique, du seul fait qu'on s'oppose au projet de loi C-10. C'est tout le contraire. Le gouvernement du Québec croit beaucoup dans son industrie aéronautique. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il a aidé Bombardier.

● (1750)

Quant à savoir si cette aide était appropriée ou non, c'est au gouvernement québécois d'en juger. Le fait est qu'il se vend davantage d'avions Bombardier, à présent. Il ne faut certainement pas nuire aux transactions en cours ou à venir.

L'industrie aéronautique est un des moteurs de la croissance et de la prospérité du Québec. Les chiffres parlent d'eux-mêmes. En 2015, le secteur aérospatial employait au Québec 40 000 personnes dans des postes qualifiés et bien rémunérés. Il regroupait environ 190 entreprises et réalisait des ventes de 15,5 milliards de dollars. C'est cela, l'industrie aéronautique au Québec. Ce n'est pas négligeable. Il est facile de comprendre pourquoi les gouvernements provinciaux s'occupent autant de leur industrie aéronautique.

En 2014, 80 % de la production du secteur était exportée, ce qui représente 13,6 % de l'ensemble des exportations manufacturières du Québec. Je ne sais pas ce qu'on pourrait ajouter pour faire comprendre au gouvernement fédéral combien c'est important. Lorsque 13,6 % des exportations manufacturières d'une province proviennent d'un secteur aussi vital de son économie, je crois que cela vaut la peine de s'y intéresser. Je crois qu'il faut écouter le gouvernement du Québec et lui donner la chance de terminer les négociations entamées avec Air Canada. Il faut se rappeler, cependant, qu'aucune entente n'a encore été conclue.

Au sein de l'industrie aérospatiale canadienne, et québécoise particulièrement, il y a des chefs de secteur. La force du Québec et le grand nombre d'emplois qu'on y trouve sont attribuables à la présence de quatre maîtres d'oeuvre. Il y a l'entreprise Bombardier, que nous connaissons, qui fabrique des avions commerciaux, des avions d'affaires. Il y a Bell Helicopter. Il y a CAE, qui se spécialise dans les simulateurs de vol et la formation des pilotes. À l'intention de mes collègues d'ailleurs au pays, je veux souligner que les simulateurs de vol que les pilotes utilisent pour leur formation sont fabriqués chez nous, au Canada, mais surtout au Québec. Il est assez impressionnant de constater que nous avons un savoir-faire et des compétences aussi étendus. Il y a aussi Pratt & Whitney, qui construit des moteurs d'avions. Plusieurs des avions que nous utilisons pour faire la navette entre Ottawa et nos circonscriptions sont munis de moteurs fabriqués dans la métropole québécoise.

Je ne voudrais pas, madame la présidente, utiliser tout le temps dont je dispose pour vanter uniquement le secteur aéronautique du Québec. Celui du Manitoba est aussi très fort. Cependant, j'aurai peut-être l'occasion d'y revenir un peu plus tard.

Si le gouvernement du Québec a décidé d'investir dans le programme de la C Series, c'est justement pour préserver ces emplois. C'est justement pour faire en sorte que le Québec puisse demeurer en tête de file de l'industrie aéronautique canadienne et, surtout, en tête de file de l'industrie aéronautique mondiale. Les appareils C Series sont des avions prometteurs. Des voyageurs du monde entier vont se déplacer dans des avions 100 % canadiens. Il est donc normal que le gouvernement du Québec veuille faire sa part et veuille contribuer à la réussite de Bombardier. C'est pourquoi il a amorcé des discussions avec Air Canada. Il veut s'assurer que le transporteur achètera les appareils C Series de Bombardier.

Un litige opposait le gouvernement du Québec à Air Canada. Le gouvernement a accepté de suspendre sa poursuite en cour et d'entreprendre des discussions sur l'achat, par Air Canada, d'appareils C Series. Les parties se sont entendues pour reporter la décision sur la demande d'autorisation d'appel jusqu'au 15 juillet. Sauf erreur, à partir de cette date, elles vont pouvoir demander un autre délai, ou demander à la Cour suprême de poursuivre le processus entamé. Est-ce exact? Nos experts me confirment d'un signe de tête que c'est bien ce qui s'est passé.

Le gouvernement du Québec dit avoir obtenu des assurances en ce qui concerne les centres d'excellence. Il veut maintenant en obtenir en ce qui a trait aux emplois, et, pour cela, il doit conclure de bonnes ententes avec Air Canada.

• (1755)

M. Alexandre Boulerice: Madame la présidente, j'aimerais invoquer le Règlement, s'il vous plaît.

La sonnerie d'appel se fait entendre. Le prochain vote à la Chambre se tiendra dans moins de 20 minutes. Je veux vérifier si vous avez l'intention de suspendre nos travaux, le temps que nous allions voter.

[Traduction]

La présidente: Quelle est votre intention, monsieur Berthold? Voulez-vous parler jusqu'à la limite du temps? Devrions-nous commander à souper? Que voulez-vous faire?

[Français]

M. Luc Berthold: Je n'ai même pas encore abordé l'essentiel de ma présentation, madame la présidente. J'y arrivais justement. J'aurai encore besoin d'une dizaine de minutes au minimum.

[Traduction]

La présidente: S'il plaît au Comité d'accorder encore 10 minutes à M. Berthold, nous suspendrons ensuite les travaux pour aller voter, puis nous reviendrons.

Le greffier voudrait savoir s'il doit commander à souper.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, je ne pense pas qu'on aura besoin d'un souper.

[Traduction]

La présidente: D'accord. Merci.

Monsieur Berthold, si vous voulez avoir vos 10 minutes, nous sommes autorisés à rester ici jusqu'à moins dix.

[Français]

M. Luc Berthold: Par contre, si les collègues ici présents me disent qu'ils veulent absolument souper en ma compagnie, cela me ferait plaisir.

[Traduction]

La présidente: Vous feriez un excellent Président de la Chambre.

M. Vance Badawey: En fait, je suis impressionné.

La présidente: D'accord. Ne perdons plus de temps.

Monsieur Berthold, veuillez continuer.

[Français]

M. Luc Berthold: Merci beaucoup.

Monsieur Boulerice, vous m'avez un peu déstabilisé. J'ai besoin d'un instant pour reprendre mon discours. Il était tout écrit, mais je dois retrouver la ligne où j'étais rendu. Voulez-vous plutôt que je recommence? Ce n'est pas un problème. Non, je ne vous ferai pas cela.

Madame la présidente, je veux revenir à l'essentiel du mémoire du gouvernement du Québec.

Dans ce mémoire, trois paragraphes sont particulièrement importants. On y parle de la réalisation, au Québec, des travaux de révision et d'entretien lourds des cellules de ces appareils C Series. Je vous lis intégralement ce qui suit:

Le 17 février 2016, Air Canada a annoncé qu'en plus d'avoir signé une lettre d'intention avec Bombardier Inc. pour l'acquisition de jusqu'à 75 appareils C Series 300 de Bombardier, elle a également convenu de faire réaliser les travaux de révision et d'entretien lourds des cellules de ces appareils au Québec, par un fournisseur de services de maintenance reconnu, pour une période minimale de 20 ans à compter de la première livraison en 2019.

J'interromps ma citation, simplement pour mentionner qu'il y a tout de même ici un enjeu très important pour le gouvernement du Québec. Il vaut la peine de le mentionner. Ce qu'on demande dans le mémoire n'est pas sans fondement. Il y a vraiment quelque chose de concret sur la table.

Je reprends la citation:

On s'attend à ce que l'engagement d'Air Canada à cet égard aide à l'établissement dans la province d'un centre d'excellence dans le domaine de la maintenance des appareils C Series.

Je vous lis maintenant le petit bout important du paragraphe. Si vous avez deux minutes pour m'écouter, faites-le. C'est ce qui constitue le meilleur de ma présentation. Le voici:

Ainsi, sous réserve de la conclusion des ententes définitives, le gouvernement du Québec a convenu d'abandonner le litige relatif aux obligations d'Air Canada quant au maintien d'un centre d'entretien et de révision.

On dit bien « sous réserve de la conclusion des ententes définitives ». J'en comprends que, malgré ce qui a été dit ici en comité et ce qui a été répété à la Chambre lors de la période des questions orales, il n'y a pas encore d'entente définitive avec le gouvernement du Québec. C'est le gouvernement du Québec lui-même qui nous l'a dit. En effet, la ministre de l'Économie, de la Science et de l'Innovation a pris le temps de rédiger un mémoire pour nous dire que les ententes n'avaient pas encore été conclues.

Pour ne pas faire durer le plaisir indûment, je vais sauter un paragraphe. Cependant, je vais tout de même vous lire ce passage-ci:

En contrepartie d'une entente finale tant sur l'achat des appareils que sur la création de ce centre d'excellence, le gouvernement du Québec a accepté de mettre fin au litige avec Air Canada concernant le maintien de centres d'entretien dans la Communauté urbaine de Montréal.

Dans ce contexte, le gouvernement du Québec souscrit aux objectifs de modernisation de l'article 6 (1) d) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada en vue d'obtenir une plus grande souplesse dans l'exercice des activités opérationnelles d'Air Canada.

Cela rejoint précisément les propos de M. Badawey. Sauf erreur, c'est ce qu'il a dit d'entrée de jeu.

Toutefois, ce qui suit est différent. Je vous le lis:

Au surplus, afin de procurer tous les effets aux ententes intervenues, le gouvernement du Québec demande à ce que l'entrée en vigueur suite à la sanction du projet de loi C-10 survienne après la conclusion des ententes finales décrites plus haut.

Voulez-vous que je le répète? Non, je crois que vous avez bien saisi. Il est bien écrit « après la conclusion des ententes finales décrites plus haut ».

Je souligne, à l'intention de mon honorable collègue du NPD, que c'est de là que vient la volonté du Parti conservateur de demander un délai. Il s'agit de permettre aux provinces de conclure des ententes et de voir si le gouvernement va, oui ou non, finir par accorder une oreille attentive aux demandes des gouvernements du Manitoba et du Québec.

Je n'aborderai pas la question de l'investissement qui est attendu. En effet, quand un gouvernement vient ici, à Ottawa, c'est évidemment pour demander de l'argent. Cela dit, il y avait aussi une façon de le faire. On se demande pourquoi le gouvernement tarde à répondre à d'autres demandes de Bombardier. Notamment, pourquoi s'entête-t-on à ne pas vouloir permettre aux appareils de la compagnie Porter d'atterrir à Toronto? Cela permettrait d'aider Bombardier, tout en évitant d'investir de l'argent des contribuables dans une entreprise privée sans savoir à quoi cet argent va servir. Toutefois, il s'agit là d'un autre débat. Nous pourrions passer outre.

● (1800)

Je ne sais pas combien de temps de parole il me reste sur les 10 minutes qui m'étaient accordées.

[Traduction]

La présidente: Nous devons monter à moins dix.

M. Luc Berthold: D'accord. Faut-il partir maintenant?

La présidente: Il nous reste deux minutes 47 secondes. Veuillez poursuivre.

Pendant que j'y suis, puis-je demander si quelqu'un a des questions pour les fonctionnaires? Sinon, je pense qu'il serait gentil de les laisser partir, pour ne pas les faire poireauter.

Faut-il que les fonctionnaires restent?

● (1805)

[Français]

M. Luc Berthold: J'ai peut-être une question à poser.

[Traduction]

La présidente: Faites ce que vous voulez, ces deux minutes vous appartiennent.

[Français]

M. Luc Berthold: J'ai une petite question à poser.

Quels vont être les effets réels de la mise en œuvre du projet de loi C-10 sur l'ensemble des activités d'Air Canada? Rapidement, dites-moi quels seront les effets immédiats par rapport aux poursuites et à l'ensemble de l'œuvre, une fois que le projet de loi aura été adopté et sanctionné.

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Merci pour la question.

Il est sûr que nous ne pouvons pas dire comment Air Canada choisira de modifier ses opérations en fonction de la nouvelle loi qui sera mise en vigueur ni comment la société choisira de l'appliquer.

La loi entrera en vigueur seulement après avoir reçu la sanction royale et, alors, il appartiendra à Air Canada de déterminer comment tirer parti de la souplesse supplémentaire que lui accorde la loi.

[Français]

M. Luc Berthold: Le projet de loi entre-t-il en vigueur immédiatement au moment de sa sanction?

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: C'est exact, au moment de la sanction royale.

[Français]

M. Luc Berthold: C'est immédiat. Le projet de loi ne prévoit donc pas une date ultérieure pour son entrée en vigueur.

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Dans son libellé actuel, la loi entre en vigueur à la date de la sanction royale.

[Français]

M. Luc Berthold: Le fait d'inclure dans le projet de loi une date d'entrée en vigueur, comme le prévoit l'amendement que nous proposons, serait légal, n'est-ce pas? Cela permettrait au projet de loi d'entrer en vigueur uniquement à la date proposée dans l'amendement.

[Traduction]

Mme Sara Wiebe: Actuellement, je me fie aux instructions données par le cabinet pour la rédaction du projet de loi. L'ajout d'une date n'y est pas prévu. Je n'ai pas le pouvoir de principe pour avaliser l'ajout d'une date.

[Français]

M. Luc Berthold: Non, ce n'était pas l'objet de ma question.

Légalement, un gouvernement pourrait-il fixer une date d'entrée en vigueur d'un projet de loi qui serait ultérieure à sa sanction?

Me Daniel Blasioli : Oui, entièrement.

M. Luc Berthold: L'amendement que nous proposons serait donc recevable, du point de vue juridique.

Me Daniel Blasioli : Oui.

M. Luc Berthold: C'est parfait.

Nous pouvons aller voter.

[Traduction]

La présidente: Très bien, merci beaucoup.

Nous pouvons laisser les témoins partir, puisque nous n'avons plus besoin d'eux.

Je vais suspendre la séance. Veuillez revenir immédiatement après le vote pour que nous puissions poursuivre. La séance est suspendue.

• _____ (Pause) _____

•

• (1835)

La présidente: Reprenons.

Nous poursuivons l'étude du projet de loi C-10. Quelqu'un veut-il intervenir ou reprendre la discussion?

M. Luc Berthold: Le vote m'a inspiré de nouvelles idées pour de nouvelles observations.

Je ne fais que plaisanter, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Je sais que tous les gens ici veulent m'écouter encore longtemps. C'est une belle expérience. Cela m'a surtout permis de faire valoir mes points en ce qui concerne le projet de loi C-10. Je vous remercie de m'avoir écouté aussi longuement.

J'aurais encore beaucoup de choses à dire. En effet, je n'ai même pas eu le temps d'aborder la présentation du gouvernement du Manitoba. J'aurais probablement pu faire valoir les arguments que j'ai mentionnés plus tôt dans le cas du gouvernement du Québec.

Je vois, à la façon dont elle me regarde, que Mme la présidente craint que je me lance dans un long discours. Je n'en ai pas pour longtemps.

En conclusion, au nom des gens qui sont venus témoigner devant nous, notamment les représentants des syndicats et des provinces, je demande une dernière fois aux représentants du gouvernement de surseoir à l'adoption hâtive du projet de loi C-10. Oui, j'ai parlé longuement, mais c'est qu'il y avait beaucoup de choses à dire. Je tenais à ce qu'elles soient dites. La motion sur l'attribution du temps de parole fait que nous avons malheureusement été limités lors des débats sur le projet de loi C-10. J'ai donc résumé, en peu de temps, tout ce que nous aurions voulu dire à la Chambre au sujet du projet de loi C-10.

Sur ce, madame la présidente, nous n'aurons pas besoin de commander à manger. J'ai apporté un sandwich non pas parce que je prévoyais faire une longue intervention, mais simplement pour m'en contenter, une fois que ma collègue aurait entamé son discours.

Merci.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Berthold.

Si nous voulons poursuivre la séance jusqu'à minuit, je pense que c'est possible.

Allez-y.

Mme Kelly Block: J'ai une dernière intervention sur l'amendement.

La présidente: Allez-y, madame Block.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, madame la présidente.

En réponse à ce que j'ai entendu et pour nous ramener à l'amendement, parce que je n'ai pas encore entendu beaucoup d'interventions pour s'y opposer ou l'appuyer, je voudrais d'abord répondre à la remarque de mon collègue M. Boulerice sur l'amendement et sa question concernant le fond de l'amendement. Air Canada ne satisfaisait pas à ses obligations sous le régime de la loi actuellement en vigueur; c'était clair. Donc, pour nous, voter pour le statu quo, ce que demandait la motion du NPD, c'était inacceptable. Des vis-à-vis ont annoncé ce que ferait le projet de loi. Cependant, les fonctionnaires ont dit qu'ils ne pouvaient pas prévoir comment Air Canada réagirait pour traduire la loi en décisions opérationnelles. Je pense qu'ils voient probablement trop loin pour croire qu'ils peuvent faire de même.

Cela étant dit, l'amendement que je propose concerne l'entrée en vigueur du projet de loi. Je n'ai entendu aucun argument convaincant pour ne pas en envisager l'adoption.

Je le demande à n'importe lequel des avocats, en face: changerait-il sa position de négociation si le gouvernement modifiait, au milieu d'un procès, une loi qu'il était en train de défendre?

• (1840)

La présidente: Merci beaucoup, madame Block.

Comme personne ne semble vouloir poursuivre la discussion, je mets aux voix l'amendement CPC-1.

Tous ceux qui sont en faveur de...

[Français]

M. Alexandre Boulerice: Madame la présidente, je demande un vote par appel nominal.

[Traduction]

La présidente: Très bien.

(L'amendement est rejeté par 6 voix contre 3. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 1 est adopté avec dissidence.)

(Les articles 2 et 3 sont adoptés.)

La présidente: Le titre est-il adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le projet de loi est-il adopté?

[Français]

M. Alexandre Boulerice: J'aimerais demander un vote par appel nominal.

[Traduction]

La présidente: Nous procéderons à un vote par appel nominal.

(Le projet de loi C-10 est adopté par 5 voix contre 4.)

La présidente: Est-ce que je ferai rapport du projet de loi à la Chambre?

Des députés: D'accord.

La présidente: Voilà.

Le projet de loi a été adopté. Merci à tous de votre patience et de votre aide. Je suis sûre que nous avons tous voulu faire de notre mieux. Je pense que chacun de nous a très bien fait valoir son point de vue.

Monsieur Berthold.

[Français]

M. Luc Berthold: Madame la présidente, nous avons discuté informellement de la visite à Lac-Mégantic. J'aimerais obtenir le consentement des membres du Comité pour que notre greffier puisse organiser cette visite, qui est prévue pour les 2 et 3 juin prochain.

[Traduction]

La présidente: Merci, monsieur Berthold. Si j'ai bien compris, tous les membres du Comité font des préparatifs pour y aller aussi, sauf M. Fraser, qui risque d'être empêché.

Autre chose. Mme Duncan s'est informée sur le Budget supplémentaire des dépenses que nous allons tenter d'étudier le 18; elle a demandé de nous assurer d'avoir sous la main les fonctionnaires compétents pour en discuter.

Monsieur le greffier, si vous pouvez, veuillez convoquer les fonctionnaires compétents pour répondre à diverses questions sur le Budget supplémentaire des dépenses concernant les infrastructures et le transport.

Nous avons fait notre Lac-Mégantic, et...

• (1845)

M. Angelo Iacono: J'ai une question sur Lac-Mégantic. Est-il possible d'obtenir un retour vers Montréal?

Le greffier du comité (M. Andrew Bartholomew Chaplin): Pourquoi pas? c'est sur le trajet de l'autocar.

M. Angelo Iacono: On pourrait me laisser descendre.

La présidente: Terminons.

Le programme proposé est que, le 16 mai, nous poursuivions notre étude des chemins de fer et que, le 18, nous tentions d'étudier le Budget supplémentaire des dépenses en ayant à notre disposition, pendant la première heure, les fonctionnaires compétents. Pendant le reste de la séance, nous pourrions discuter de nos travaux futurs, à partir du 18 mai jusque vers le 18 juin, pour en monter ensemble le programme. Les membres de notre personnel seront bien sûr en contact pour aboutir à une proposition qui conviendra au Comité.

Merci beaucoup à vous tous.

La séance est levée.

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.

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.

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