

**PROJET DE LOI C-47 : LOI MODIFIANT
LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU
CAPITAL D'AIR CANADA**

Andrew Kitching
Division du droit et du gouvernement

Le 25 mai 2005



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Service d'information et
de recherche parlementaires**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-47

CHAMBRE DES COMMUNES

| Étape du projet de loi | Date |
|------------------------|------|
|------------------------|------|

Première lecture : 2 mai 2005
Deuxième lecture : 3 novembre 2005
Rapport du comité :
Étape du rapport :
Troisième lecture :

SÉNAT

| Étape du projet de loi | Date |
|------------------------|------|
|------------------------|------|

Première lecture :
Deuxième lecture :
Rapport du comité :
Étape du rapport :
Troisième lecture :

Sanction royale :

Lois du Canada

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

| | Page |
|--|-------------|
| CONTEXTE | 1 |
| DESCRIPTION ET ANALYSE | 3 |
| A. Entités du groupe d'Air Canada..... | 3 |
| 1. Application de la <i>Loi sur les langues officielles</i> , restrictions et exceptions | 3 |
| 2. Définitions des entités du groupe de la Société | 4 |
| B. Application de la <i>Loi</i> à Gestion ACE Aviation Inc..... | 4 |
| C. Dispositions transitoires | 5 |
| COMMENTAIRE..... | 5 |



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-47 : LOI MODIFIANT LA LOI
SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA*

CONTEXTE

La *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (la *Loi*) de 1988⁽¹⁾ établissait les conditions pour la privatisation de la société Air Canada. La *Loi*, accompagnée de mesures transitoires concernant la cession par le gouvernement, assujettissait la nouvelle société privatisée à la *Loi sur les langues officielles* (LLO)⁽²⁾, obligeant Air Canada à continuer de fonctionner en français et en anglais. Selon une autre disposition, Air Canada devait conserver son siège social à Montréal et des centres d'opérations à Winnipeg, à Montréal et à Mississauga.

Air Canada est assujettie à toutes les dispositions de la LLO. La *Loi* oblige Air Canada non seulement à fournir ses communications et services au public dans les deux langues officielles (partie IV de la LLO)⁽³⁾, mais également à maintenir un environnement de travail bilingue (partie V de la LLO)⁽⁴⁾. La Société est également assujettie aux dispositions

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

(1) L.R. (1985), ch. 35 (4^e suppl.).

(2) L.R. (1985), ch. 31 (4^e suppl.).

(3) L'étendue des obligations d'Air Canada est précisée dans le *Règlement sur les langues officielles – communications avec le public et prestation des services*, DORS-92-48. En général, il y a obligation de fournir les services en vol dans les deux langues officielles sur les trajets dont la tête de ligne, une escale ou le terminus est situé dans la région de la capitale nationale, la région métropolitaine de recensement de Montréal ou la ville de Moncton; ou dont la tête de ligne et le terminus sont situés dans une même province dont la minorité linguistique représente au moins 5 p. 100 de la population. Les services au sol doivent être offerts dans les deux langues officielles aux aéroports qui reçoivent au moins un million de passagers par an ou si la demande de services dans la langue officielle de la minorité atteint au moins 5 p. 100 de la demande globale. Les bureaux qui offrent les services de billetterie et de réservations ou de fret dans les villes ou autres localités sont assujettis aux mêmes dispositions du *Règlement* que les bureaux qui servent le grand public.

(4) La partie V de la *Loi* oblige la Société à fournir à son personnel, dans les deux langues officielles, les services qui lui sont destinés à titre individuel ou à titre de services centraux, ainsi que la documentation et le matériel d'usage courant dans les régions désignées bilingues.

garantissant des chances égales d'emploi et d'avancement et exigeant que ses effectifs reflètent la présence au Canada des deux collectivités de langue officielle (parties VI et VII).

Après l'acquisition par Air Canada des Lignes aériennes Canadien International, les transporteurs régionaux des deux entreprises de transport aérien ont fusionné pour devenir Air Canada Jazz. En 2000, le Parlement a modifié la *Loi* pour faire en sorte que les entités du groupe d'Air Canada, telles que Jazz et ZIP, fournissent un service dans les deux langues officielles conformément à la partie IV de la LLO, qui prévoit que le service à la clientèle doit être offert dans les deux langues officielles lorsque le nombre le justifie.

En septembre 2004, Air Canada s'est retirée de la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*. Pendant qu'elle se trouvait encore sous la protection de cette loi, de nouvelles personnes morales ont été constituées dans le cadre de l'importante restructuration entreprise par la Société. Air Canada est elle-même devenue une filiale en propriété exclusive du groupe d'une nouvelle société mère, Gestion ACE Aviation Inc. Plusieurs anciennes divisions et filiales du groupe d'Air Canada ont été converties en sociétés en commandite qui relèvent directement ou indirectement de Gestion ACE Aviation Inc.⁽⁵⁾. La *Loi* continue de s'appliquer à Air Canada, mais Gestion ACE Aviation Inc. et les nouvelles personnes morales qui lui appartiennent ne sont pas assujetties aux dispositions de la *Loi* ni aux obligations en matière de langues officielles.

Le 2 mai 2005, le ministre des Transports, l'honorable Jean Lapierre, a déposé le projet de loi C-47 : Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada⁽⁶⁾ à la Chambre des communes. Le projet de loi modifie la loi existante pour que les entreprises qui succèdent à Air Canada respectent les exigences en matière de langues officielles. Il oblige également Gestion ACE Aviation Inc., la société mère qui contrôle Air Canada et les entités de son groupe, à conserver son siège social à Montréal.

(5) Le 30 septembre 2004, Gestion ACE Aviation Inc. est devenue la compagnie de portefeuille mère de la nouvelle structure d'Air Canada et de chacune de ses filiales. En plus d'Air Canada, Gestion ACE Aviation Inc. a également pris le contrôle d'Aéroplan, de Jazz, de Destina et de Vacances Air Canada (Touram), qui étaient déjà des entités juridiques distinctes. Services techniques Air Canada, AC Cargo, Services au sol Air Canada et Services en ligne Air Canada ont été converties en sociétés en commandite autonomes qui relèvent de Gestion ACE Aviation Inc. Après sa réorganisation, l'entreprise Jazz est devenue la société en commandite Jazz Air. Source : *Gestion ACE Aviation Inc. Rapport annuel 2004*, p. 7

<http://www.sedar.com/csfsprod/data54/filings/00757486/00000001/x%3A%5CSedar%5C2005%5CACE%5Cannualreport%5Crapportannuel2004.pdf>

(6) Première session, 38^e législature, 53-54, Elizabeth II, 2004-2005.

DESCRIPTION ET ANALYSE

Les articles 1 à 4 du projet de loi modifient le nom de la *Loi*, qui devient *Loi sur Air Canada et les entités de son groupe* et apportent des modifications d'ordre administratif qui visent l'organisation interne de la *Loi*.

A. Entités du groupe d'Air Canada

1. Application de la *Loi sur les langues officielles*, restrictions et exceptions

L'article 5 du projet de loi ajoute un nouvel article 10.2 à la *Loi*. Le paragraphe 10.2(1) est une disposition générale qui prévoit que la LLO s'applique à toutes les entités du groupe d'Air Canada relevant de la compétence législative du Parlement en matière d'aéronautique.

Les paragraphes 10.2(2) et 10.2(3) apportent des restrictions à l'application générale de la LLO. Comme nous l'avons mentionné, la partie IV de la LLO oblige une entité à fournir ses services au client ou au consommateur dans les deux langues officielles. Les parties VIII, IX, et X établissent des mécanismes de contrôle d'application, tels que des enquêtes et des recours judiciaires, qui peuvent jouer lorsqu'une entité a contrevenu aux dispositions de la partie IV. Seules les parties IV, VIII, IX et X de la LLO s'appliquent :

- à l'entreprise de services aériens qui appartient à la société en commandite Jazz Air;
- aux nouvelles entreprises qui offrent des services aériens.

Le paragraphe 10.2(4) prévoit de nombreuses autres exceptions à l'application générale de la LLO. Certaines entités sont exemptées de toute exigence en matière de langues officielles.

- En vertu de l'alinéa 10.2(4)a), toute entité du groupe qui n'est pas contrôlée par Gestion ACE Aviation Inc. ou par ses filiales est soustraite aux obligations en matière de langues officielles. L'ajout de cette disposition fait en sorte qu'une société qui ferait l'acquisition de Gestion ACE Aviation Inc. ou d'entités de son groupe ne serait pas assujettie à la LLO. En d'autres termes, une société mère qui achèterait Gestion ACE Aviation Inc. ou d'autres filiales d'Air Canada ne serait pas soumise à des obligations linguistiques, contrairement à Gestion ACE Aviation Inc. et aux entités qui en dépendent.

- L'alinéa 10.2(4)b) est une disposition un peu difficile à comprendre, qui exempte des exigences linguistiques toute entreprise – à l'exception de la société en commandite Jazz Air – dont le propriétaire ou l'exploitant était, le 1^{er} avril 2003, une entité du groupe de la Société (Air Canada) et dont une telle entité était toujours le propriétaire ou l'exploitant lors de l'entrée en vigueur de la disposition de la *Loi*. L'alinéa 10.2(4)b) exempte donc les filiales d'Air Canada précédemment soustraites aux exigences linguistiques, en particulier Aéroplan et les organisateurs de voyage d'Air Canada, Destina et Vacances Air Canada (Touram). Ces compagnies étaient déjà exemptées, car elles ne fournissaient pas de « services aériens, y compris les services connexes » au sens du paragraphe 10(10) de la *Loi*⁽⁷⁾. Étant des entités juridiques distinctes avant la restructuration, Aéroplan, Destina et Touram demeurent donc exemptées. Services techniques Air Canada, AC Cargo, Services au sol Air Canada et Services en ligne Air Canada, qui ont été établies durant la restructuration, sont pour leur part assujetties à la partie IV de la LLO.
- Les alinéas 10.2(4)c) et d) exemptent des exigences linguistiques toute nouvelle entreprise qui n'offre aucun service aérien ou toute nouvelle entreprise qui n'offre des services aériens qu'à l'étranger.

2. Définitions des entités du groupe de la Société

Le paragraphe 10.2(5) définit les groupements et le contrôle des entités du groupe de la Société. Des personnes morales sont du même groupe si l'une contrôle l'autre ou si toutes deux sont contrôlées par la même personne. Le terme « entité » comprend les sociétés de personnes et les personnes morales. Une personne morale est contrôlée par une personne si cette dernière détient des valeurs mobilières lui conférant plus de 50 p. 100 des votes qui peuvent être exercés pour élire une majorité des administrateurs de la personne morale.

B. Application de la *Loi* à Gestion ACE Aviation Inc.

En vertu de la *Loi*, Air Canada doit conserver son siège social à Montréal. L'article 10.3 étend cette exigence à Gestion ACE Aviation Inc., la compagnie de portefeuille qui contrôle maintenant Air Canada.

En vertu de l'article 10.3, les statuts de Gestion ACE Aviation Inc. sont réputés contenir des dispositions l'obligeant à garantir au public le droit de communiquer avec son siège

(7) Selon certains, Aéroplan serait un service aérien « connexe » au sens du paragraphe 10(10) de la *Loi* et donc assujetti aux exigences en matière de langues officielles. La commissaire aux langues officielles semble être d'avis qu'Aéroplan est assujetti à la LLO et elle a fait enquête sur les plaintes faites au sujet d'Aéroplan, bien que celles-ci aient été suspendues lorsque Air Canada a fait faillite. Les tribunaux doivent encore déterminer si la *Loi* s'applique à Aéroplan.

social et d'en recevoir les services dans l'une ou l'autre des langues officielles, cette obligation valant également pour tous les autres lieux où elle offre des services et où l'emploi des deux langues officielles fait l'objet d'une demande importante eu égard au public à servir. Ses statuts sont également réputés inclure des dispositions indiquant le maintien de son siège social dans la région métropolitaine de Montréal.

Selon l'article 10.4, Gestion ACE Aviation Inc. ne peut demander sa prorogation sous le régime d'une autre autorité législative, c'est-à-dire que l'entreprise doit être constituée en personne morale conformément à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Gestion ACE Aviation Inc. ne peut modifier ses statuts ou ses règlements administratifs de façon à les rendre incompatibles avec les exigences décrites plus haut concernant la langue et le siège social.

C. Dispositions transitoires

Selon l'article 6 du projet de loi, qui est une disposition transitoire, les plaintes encore pendantes déposées sous le régime de la LLO contre Air Canada ou ses filiales avant la restructuration seront traitées comme si le fait avait été attribué aux entités qui leur ont succédé.

COMMENTAIRE

Le projet de loi C-47 n'impose aucune nouvelle obligation à Air Canada. Il maintient le statu quo en assujettissant la nouvelle structure, établie à la suite de la faillite, aux mêmes exigences qu'auparavant.

Les exigences imposées à Air Canada en matière de langues officielles ont suscité beaucoup de controverse et ont été examinées à deux reprises par des comités parlementaires, en 2002 et en 2004.

En février 2002, le Comité mixte permanent des langues officielles a déposé un rapport intitulé *Air Canada : les bonnes intentions ne suffisent pas*⁽⁸⁾, dans lequel il a formulé 16 recommandations de modifications pour empêcher Air Canada de contrevenir à la LLO. Il a proposé, entre autres, que le gouvernement fédéral attribue une aide financière à Air Canada pour

(8) Comité mixte permanent des langues officielles, *Air Canada : les bonnes intentions ne suffisent pas*, février 2002 (<http://www.parl.gc.ca/InfoComDoc/37/1/LANG/Studies/Reports/langrp04-f.htm>).

la formation linguistique et que la *Loi* soit modifiée afin que la LLO l'emporte sur les conventions collectives. Les membres de l'Alliance canadienne au sein du Comité ont rendu public un rapport minoritaire, selon lequel les exigences en matière de langues officielles nuisaient à la capacité d'Air Canada de concurrencer d'autres entreprises de transport aérien; ils ont donc recommandé que toutes les dispositions de la LLO soient retirées de la *Loi*.

En 2004, le Comité permanent des langues officielles de la Chambre des communes a entendu une nouvelle fois des témoignages sur la question des langues officielles à Air Canada. L'entreprise de transport aérien a déclaré devant le Comité que les exigences en matière de langues officielles étaient problématiques à maints égards :

- À la suite de sa fusion avec les Lignes aériennes Canadien international, la société Air Canada soutient avoir été tenue de se conformer aux exigences en matière de langues officielles tout en garantissant la sécurité d'emploi aux employés pour la plupart unilingues de Canadien international. Selon Air Canada, la formation linguistique des employés unilingues est onéreuse⁽⁹⁾ et ses obligations aux termes de la LLO sont souvent incompatibles avec les dispositions sur l'ancienneté de la convention collective et ses obligations légales sous le régime du *Code canadien du travail*⁽¹⁰⁾.
- Les représentants d'Air Canada disent que la Société investit beaucoup de temps et d'argent pour se conformer à la LLO et soutiennent que toutes les entreprises nationales de transport aérien devraient être assujetties à la *Loi* au Canada, afin d'assurer l'égalité des chances. En effet, contrairement à ses concurrents, Air Canada dit devoir supporter les coûts d'observation relatifs aux dispositions de la partie IV de la LLO, qui l'oblige notamment à faire de la publicité dans les médias destinés à la minorité de langue officielle⁽¹¹⁾.

Conformément aux recommandations faites par le Comité mixte permanent des langues officielles dans son rapport rendu public en 2002, Air Canada a donc demandé que le gouvernement du Canada :

- fournisse à l'entreprise de transport aérien un financement équivalent à celui des autres institutions fédérales, afin de couvrir les dépenses liées à la promotion du bilinguisme;

(9) Comité permanent sur les langues officielles de la Chambre des communes, *Témoignages*, 1^{re} session, 38^e législature, 25 novembre 2004, à 09:10.

(10) *Ibid.*, à 09:15.

(11) L'art. 30 de la LLO impose des communications publiques bilingues. Pour illustrer l'inégalité des chances, Air Canada mentionne le coût de la publicité dans la langue minoritaire requise par la LLO, même sans justification économique. *Ibid.*, à 09:20.

- édicte des changements législatifs en vertu desquels les objectifs en matière de langues officielles l'emporteraient sur les dispositions sur l'ancienneté de la convention collective d'Air Canada et sur le *Code canadien du travail*.

En réponse à cette requête, quelques membres du Comité de la Chambre des communes ont souligné qu'Air Canada, sachant être assujettie aux exigences en matière de langues officielles, aurait dû tenir compte des coûts connexes lors de l'acquisition des Lignes aériennes Canadien International⁽¹²⁾.

(12) *Ibid.*, à 09:50.