



BIBLIOTHÈQUE *du* PARLEMENT

LIBRARY *of* PARLIAMENT

RÉSUMÉ LÉGISLATIF



Projet de loi C-10 : Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures

**Publication n° 42-1-C10-F
Le 26 avril 2016**

Jed Chong

Division des affaires juridiques et sociales
Service d'information et de recherche parlementaires

Les **résumés législatifs** de la Bibliothèque du Parlement résument des projets de loi du gouvernement étudiés par le Parlement et en exposent le contexte de façon objective et impartiale. Ils sont préparés par le Service d'information et de recherche parlementaires, qui effectue des recherches et prépare des informations et des analyses pour les parlementaires, les comités du Sénat et de la Chambre des communes et les associations parlementaires. Les résumés législatifs sont mis à jour au besoin pour tenir compte des amendements apportés aux projets de loi au cours du processus législatif.

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.

Dans ce document, tout changement d'importance depuis la dernière publication est signalé en **caractères gras**.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2016

Résumé législatif du projet de loi C-10
(Résumé législatif)

Publication n° 42-1-C10-F

This publication is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES

1	CONTEXTE	1
1.1	La <i>Loi sur la participation publique au capital d’Air Canada</i>	1
1.1.1	Résumé des dispositions en vigueur	1
1.1.2	Modifications non en vigueur	2
1.2	Affaires judiciaires récentes	2
2	DESCRIPTION ET ANALYSE	3
2.1	La <i>Loi sur la participation publique au capital d’Air Canada</i> (art. 1)	3
2.2	Modification des statuts (art. 2)	3
2.3	Dispositions de coordination (art. 3)	4
3	COMMENTAIRE	4

RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI C-10 : LOI MODIFIANT LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA ET COMPORTANT D'AUTRES MESURES

1 CONTEXTE

Le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures¹, a été déposé à la Chambre des communes par le ministre des Transports le 24 mars 2016 et adopté en première lecture le même jour.

Le projet de loi modifie la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (LPPCAC)² afin de changer les exigences relatives au lieu d'exécution des activités d'entretien d'aéronefs d'Air Canada, ainsi qu'au type et au volume de ces activités. Il prévoit aussi d'autres mesures relatives à cette obligation.

Selon Transports Canada, les modifications proposées « clarifieront cette loi en vigueur depuis près de 30 ans, pour offrir à Air Canada la souplesse lui permettant de rester concurrentiel dans le secteur du transport aérien, qui est en constante évolution³ ».

1.1 LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA

La LPPCAC, qui date de 1988, fixe les conditions de la privatisation d'Air Canada.

1.1.1 RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS EN VIGUEUR

Entre autres choses, la LPPCAC dit que le transporteur doit demeurer une société par actions sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (LCSA)⁴. Les alinéas 6(1)b) et 6(1)c) de la LPPCAC précisent que les clauses de prorogation d'Air Canada doivent comporter des dispositions relatives à l'émission, au transfert et à la propriété d'actions. Air Canada doit continuer d'appartenir à des intérêts canadiens et d'être contrôlé par des Canadiens, et les non-résidents ne peuvent pas posséder plus de 25 % des intérêts avec droit de vote de la société⁵.

L'alinéa 6(1)d) dispose que les clauses de prorogation d'Air Canada doivent comporter « des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal ».

En outre, selon l'alinéa 6(1)e) de la LPPCAC, les clauses de prorogation d'Air Canada doivent comporter des dispositions fixant le siège social de la société dans la Communauté urbaine de Montréal.

Enfin, comme le précise l'article 10 de la LPPCAC, Air Canada est assujettie à la *Loi sur les langues officielles*. Elle doit donc mener ses activités en français et en anglais, fournir ses communications et ses services au public dans les deux langues officielles, maintenir un environnement de travail bilingue et garantir des chances égales d'emploi et d'avancement aux deux collectivités de langue officielle⁶.

1.1.2 MODIFICATIONS NON EN VIGUEUR

La *Loi d'exécution du budget de 2009*⁷ a apporté à la LPPCAC des modifications qui ne sont pas encore en vigueur. Ces modifications abrogent les dispositions exigeant que les clauses de prorogation d'Air Canada comportent des restrictions sur la propriété d'actions par les non-résidents. Elles abrogent aussi les dispositions des clauses de prorogation régissant ces restrictions⁸.

La *Loi d'exécution du budget de 2009* a aussi apporté des modifications – qui ne sont pas non plus en vigueur – à la *Loi sur les transports au Canada* (LTC)⁹. Ces modifications permettent au gouverneur en conseil de faire passer de 25 à au plus 49 % la proportion des actions d'Air Canada qui peuvent être détenues par des étrangers¹⁰.

Certaines parties de l'accord Canada-Union européenne de 2009 sur le transport aérien¹¹, notamment celles qui touchent aux droits de « cinquième liberté¹² », ne pourront être appliquées que lorsque les changements à la LPPCAC et à la LTC entreront en vigueur.

Les modifications apportées à la LPPCAC et à la LTC par la *Loi d'exécution du budget de 2009* entreront en vigueur à la date décidée par le gouverneur en conseil.

1.2 AFFAIRES JUDICIAIRES RÉCENTES

En mars 2012, Aveos Fleet Performance Inc., une ancienne filiale d'Air Canada qui fournissait des services d'entretien d'aéronefs à la société, a fait faillite¹³. Par la suite, le procureur général du Québec a engagé une poursuite contre Air Canada, l'accusant de ne pas procéder à l'entretien de ses aéronefs à Montréal comme l'exige l'alinéa 6(1)d) de la LPPCAC. La Cour supérieure du Québec en 2013¹⁴ et la Cour d'appel du Québec en 2015¹⁵ ont statué en faveur du procureur général du Québec, et Air Canada a demandé l'autorisation d'en appeler à la Cour suprême du Canada.

Le 17 février 2016, plusieurs développements concernant Air Canada ont été rendus publics :

- une lettre d'intention prévoyant l'achat par Air Canada d'appareils commerciaux de la Série C de Bombardier¹⁶;
- une entente entre Air Canada et le gouvernement du Québec selon laquelle l'entretien lourd des appareils de la Série C se ferait au Québec pour une période d'au moins 20 ans suivant leur livraison, ce qui contribuerait à la création d'un centre d'excellence dans la province et devrait créer 1 000 emplois sur une période de 15 ans¹⁷;
- une promesse du gouvernement du Québec de mettre fin au litige l'opposant à Air Canada dès la finalisation de son entente avec la compagnie aérienne.

Les deux parties ont demandé à la Cour suprême de retarder sa décision sur le pourvoi¹⁸ d'Air Canada jusqu'au 15 juillet 2016, afin de leur permettre de finaliser l'entente qui mettrait fin au litige¹⁹.

Le procureur général du Manitoba était un intervenant dans ce litige au Québec. Le 14 mars 2016, Air Canada a annoncé la conclusion d'une entente avec le gouvernement du Manitoba concernant la création, dans la province, d'un centre d'excellence pour certaines activités d'entretien des aéronefs. Dans le cadre de cette entente, Air Canada « amène au Manitoba trois de ses fournisseurs et partenaires commerciaux du secteur du transport aérien, qui ont une expertise et des capacités uniques²⁰ ». Le centre devrait créer 150 emplois dès 2017, et peut-être d'autres plus tard. Sous réserve de la conclusion de l'entente définitive, le gouvernement du Manitoba a convenu de se retirer de la poursuite lancée par le Québec relativement aux obligations d'Air Canada au titre de la LPPCAC²¹.

2 DESCRIPTION ET ANALYSE

2.1 LA LOI SUR LA PARTICIPATION PUBLIQUE AU CAPITAL D'AIR CANADA (ART. 1)

L'article premier du projet de loi C-10 remplace l'alinéa 6(1)d) de la LPPCAC, de manière à ce qu'Air Canada soit tenue d'exercer ou de faire exercer des activités d'entretien de ses aéronefs en Ontario, au Québec et au Manitoba, plutôt que dans les villes de Winnipeg et de Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal. La nouvelle version de l'alinéa 6(1)d) précise que l'entretien est relatif aux cellules, aux moteurs, aux éléments constitutifs, à l'équipement ou aux pièces.

L'article premier ajoute aussi à la LPPCAC le paragraphe 6(4), selon lequel Air Canada peut, sans éliminer les activités d'entretien dans les trois provinces mentionnées au nouvel alinéa 6(1)d), modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités, ou encore le niveau d'emploi rattaché à ces activités.

Ces changements visent à clarifier trois questions concernant la LPPCAC qui ont fait débat tant au Parlement que devant les tribunaux :

- Air Canada peut-elle engager des tiers pour effectuer les activités d'entretien?
- Quel est le type d'activités d'entretien à effectuer?
- Quel volume doivent-elles atteindre pour respecter la LPPCAC?

Enfin, l'article premier modifie le paragraphe 6(7) de la LPPCAC afin de préciser que le terme « aéronef » s'entend au sens du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'aéronautique*²².

2.2 MODIFICATION DES STATUTS (ART. 2)

L'article 2 du projet de loi permet au conseil d'administration d'Air Canada de modifier les statuts de la société conformément aux modifications prévues ci-dessus sans obtenir l'approbation des actionnaires demandée par la LCSA. Par contre, cet article précise qu'Air Canada doit envoyer copie des statuts modifiés au directeur nommé par le gouvernement conformément à la LCSA.

L'article 2 définit aussi les termes utilisés dans l'article.

2.3 DISPOSITIONS DE COORDINATION (ART. 3)

Les dispositions de coordination à l'article 3 du projet de loi prévoient la renumérotation des modifications aux paragraphes 1(2) à 1(4) du projet de loi, selon que les modifications de la *Loi d'exécution du budget de 2009* entrent en vigueur avant ou après le projet de loi, ou encore le même jour.

3 COMMENTAIRE

Le jour du dépôt du projet de loi C-10, Air Canada a déclaré dans un communiqué qu'elle se réjouissait « de la plus grande souplesse [qu'il] prévoit pour elle²³ ». Selon le président et chef de la direction de la société, le projet de loi reconnaît « le fait qu'Air Canada est une entreprise du secteur privé, appartient à des intérêts du secteur privé et exerce ses activités dans une industrie mondiale hautement compétitive qui a subi une transformation majeure au cours des trois dernières décennies ».

Le Conseil du patronat du Québec a aussi salué le projet de loi, qui devrait selon lui donner à Air Canada la souplesse dont elle a besoin pour optimiser sa performance et continuer son développement dans un contexte de concurrence accrue²⁴.

Au contraire, la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), qui compte 600 000 membres dans la province²⁵, s'oppose au projet de loi C-10. Selon le président de la FTQ, le gouvernement « [a annoncé] de quel côté de cette bataille il se situe : il [a donné] raison à Air Canada²⁶ ». La FTQ a aussi dit que le gouvernement « lâche les emplois à Montréal²⁷ ». Le 11 mars 2016, la FTQ a déposé un recours en injonction auprès de la Cour supérieure du Québec afin d'obliger Air Canada à respecter ses obligations d'entretien prévues par la version actuelle de la LPPCAC²⁸.

Selon les médias, les anciens employés d'Aveos ont intenté un recours collectif de près de 1 milliard de dollars contre Air Canada et les gouvernements du Québec et du Canada²⁹. Ils reprochent au gouvernement du Québec d'avoir retiré sa poursuite contre Air Canada, ce qui a eu des conséquences dramatiques pour les anciens employés, et accusent Ottawa de cautionner la position d'Air Canada en proposant de modifier la loi³⁰.

La presse rapporte aussi que le gouvernement du Québec aimerait que le gouvernement fédéral retarde l'entrée en vigueur des modifications à la loi, parce que la province craindrait que l'adoption trop hâtive des dispositions du projet de loi C-10 nuise à ses négociations avec Air Canada³¹.

NOTES

1. [Projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures](#), 1^{re} session, 42^e législature.
2. [Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada](#), L.R.C. 1985, ch. 35 (4^e suppl.).
3. Transports Canada, [Le gouvernement du Canada propose de moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada](#), communiqué, 24 mars 2016.
4. [Loi canadienne sur les sociétés par actions](#), L.R.C. 1985, ch. C-44.
5. Voir Air Canada, « [Information sur les actions](#) », *Investisseurs*, pour de l'information à jour sur les catégories d'actions.
6. Marie-Ève Hudon et Élise Hurtubise-Loranger, [Résumé législatif du projet de loi C-17 : Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada](#), publication n° 41-1-C17-F, Ottawa, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, 13 décembre 2012.
7. [Loi d'exécution du budget de 2009](#), L.C. 2009, ch. 2.
8. *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, « [Modifications non en vigueur](#) ».
9. [Loi sur les transports au Canada](#), L.C. 1996, ch. 10.
10. Air Canada, « [Information sur les actions](#) », *Investisseurs*. Voir aussi *Loi sur les transports au Canada*, « [Modifications non en vigueur](#) ».
11. Commission européenne, [Accord sur le transport aérien entre le Canada et la Communauté européenne et ses États membres](#). Les dispositions relatives à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* et à la *Loi sur les transports au Canada* se trouvent à la section 2 de l'annexe 2.
12. La cinquième liberté de l'air est :

le droit ou privilège accordé par un État à un autre État, dans le contexte de services aériens internationaux réguliers, de débarquer et d'embarquer, dans le territoire du premier État, du trafic en provenance ou à destination d'un État tiers.

Voir Organisation de l'aviation civile internationale, [Manuel de la réglementation du transport aérien international](#), p. 4.1-9.
13. Air Canada, « [À propos des activités de maintenance des avions d'Air Canada](#) », *Faits sur l'industrie*, 28 mars 2012.
14. [Québec \(Procureur général\) c. Air Canada](#), 2013 QCCS 367.
15. [Air Canada c. Québec \(Procureure générale\)](#), 2015 QCCA 1789.
16. Bombardier, [Air Canada et Bombardier signent une commande historique qui pourrait aller jusqu'à 75 avions C Series de Bombardier](#), communiqué, 17 février 2016.
17. Gouvernement du Québec, [Acquisition d'appareils de la Série C par Air Canada – Des retombées économiques importantes pour l'industrie aérospatiale québécoise](#), communiqué, 17 février 2016.
18. Il revient à la Cour suprême de décider des pourvois qu'elle entend. Pour l'instant, elle n'a pas encore décidé si elle autoriserait Air Canada à se pourvoir devant elle. Pour de plus amples renseignements sur la Cour suprême, voir Cour suprême du Canada, [Rôle de la cour](#).
19. Cour suprême du Canada, [Air Canada c. Procureure générale du Québec, et al.](#), Registre 36791.

20. Air Canada, [Air Canada établit un partenariat avec le gouvernement du Manitoba pour favoriser la création d'un centre d'excellence de maintenance dans la province](#), communiqué, 14 mars 2016.
21. *Ibid.*
22. [Loi sur l'aéronautique](#), L.R.C. 1985, ch. A-2. Selon cette loi, le terme « aéronef » s'entend de « tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air, ainsi qu'une fusée ».
23. Air Canada, [Air Canada commente le projet de loi visant la modification de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada](#), communiqué, 24 mars 2016.
24. Conseil du patronat du Québec, [Modification de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada : un amendement conséquent avec les ententes conclues au niveau provincial](#), communiqué, 24 mars 2016.
25. Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec (FTQ), [La FTQ](#).
26. FTQ, [Projet de loi sur Air Canada – Le gouvernement Trudeau lâche les emplois à Montréal!](#), communiqué, 24 mars 2016.
27. *Ibid.*
28. FTQ, [Emplois en entretien et en révision d'avions : La FTQ dépose un recours à la Cour supérieure](#), communiqué, 11 mars 2016.
29. « [Ex-Aveos workers launch class-action lawsuit against Air Canada, governments](#) », *Globe and Mail*, 5 avril 2016.
30. *Ibid.*
31. Voir, par exemple, « [Québec veut freiner le projet de loi sur l'entretien chez Air Canada](#) », *ICI Radio-Canada*, 21 avril 2016; et François Desjardins, « [Air Canada – Pas si vite!](#) », *Le Devoir*, 22 avril 2016.