

COUR D'APPEL

CANADA
PROVINCE DE QUÉBEC
GREFFE DE MONTRÉAL

N° : 500-09-023371-131
(500-17-071545-126)

DATE : LE 3 NOVEMBRE 2015

**CORAM : LES HONORABLES ALLAN R. HILTON, J.C.A.
MARIE-FRANCE BICH, J.C.A.
PAUL VÉZINA, J.C.A.
GENEVIÈVE MARCOTTE, J.C.A.
JACQUES R. FOURNIER, J.C.A. (AD HOC)**

AIR CANADA
APPELANTE – intimée
c.

PROCUREURE GÉNÉRALE DU QUÉBEC
INTIMÉE – requérante
et
PROCUREUR GÉNÉRAL DU MANITOBA
INTIMÉ – intervenant

ARRÊT

[1] L'appelante se pourvoit à l'encontre du jugement par lequel, en date du 4 février 2013, la Cour supérieure, district de Montréal (l'honorable Martin Castonguay), prononce les conclusions suivantes :

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[278] **ACCUEILLE** la requête pour jugement déclaratoire amendée du Procureur général du Québec;

[279] **ACCUEILLE** la déclaration d'intervention conservatoire amendée du Procureur général du Manitoba;

[280] **REJETTE** la défense amendée et la requête en irrecevabilité de la défenderesse Air Canada;

[281] **DÉCLARE** que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, comprennent les travaux de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance »);

[282] **DÉCLARE** que la défenderesse contrevient à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue la révision de ses appareils;

[283] **DÉCLARE** que la défenderesse doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;

[284] **LE TOUT** avec dépens.

[2] Pour les motifs de la juge Bich, auxquels souscrivent les juges Hilton, Vézina, Marcotte et Fournier, **LA COUR** :

[3] **REJETTE** l'appel, avec dépens.

ALLAN R. HILTON, J.C.A.

MARIE-FRANCE BICH, J.C.A.

PAUL VÉZINA, J.C.A.

GENEVIÈVE MARCOTTE, J.C.A.

JACQUES R. FOURNIER, J.C.A. (AD HOC)

M^e Pierre Bienvenu, Ad. E.
M^e Andres Garin
NORTON ROSE FULBRIGHT CANADA
M^e Patrick Girard
M^e Éric Mongeau
STIKEMAN ELLIOTT
Pour l'appelante

M^e Jean-Yves Bernard
M^e Marie-Claude Michon
BERNARD, ROY (JUSTICE – QUÉBEC)
DIRECTION GÉNÉRALE DES AFFAIRES JURIDIQUES ET LÉGISLATIVES
Pour la procureure générale du Québec

M^e James A. Woods
M^e Sarah Woods
WOODS s.e.n.c.r.l.
Pour le procureur général du Manitoba

Date d'audience : 10 novembre 2014

MOTIFS DE LA JUGE BICH

[4] Les intimés, respectivement procureure générale du Québec et procureur général du Manitoba, reprochent à l'appelante, Air Canada, de ne plus exploiter de centres de révision dans les agglomérations urbaines de Montréal et de Winnipeg, comme elle le faisait antérieurement¹. À leur avis, elle enfreindrait ainsi l'obligation que lui fait la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*² de maintenir de tels centres en ces deux endroits. Le juge de première instance leur a donné raison, d'où l'appel. Qu'en est-il?

I. CONTEXTE

[5] En août 1988, le Parlement promulgue la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (la « Loi »), dont le titre long décrit précisément l'objet : *Loi prévoyant la prorogation d'Air Canada sous le régime de la Loi canadienne sur les sociétés par actions ainsi que l'émission et la vente de ses actions au public*. En quinze articles (dont cinq sous la rubrique « dispositions transitoires, modifications corrélatives, abrogation et entrée en vigueur »), on y pourvoit à la transformation d'Air Canada, jusque-là société d'État³, en société assujettie à la *Loi sur les sociétés commerciales*

¹ Le centre montréalais d'Air Canada se trouvait plus exactement à Dorval. La société exploitait par ailleurs un centre d'entretien à Mississauga, Ontario, centre d'une envergure moindre que ceux de Montréal et de Winnipeg, mais qui ne fait pas l'objet du débat opposant les parties.

² L.C. 1988, ch. 44 (sanctionnée le 18 août 1988), devenue L.R.C. (1985), ch. 35 (4^e suppl.).

³ Air Canada est l'héritière de Lignes aériennes Trans-Canada (« *Trans-Canada Air Lines* »), société créée le 10 avril 1937 comme filiale de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, elle-même société d'État (*Loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada, 1937*, 1 Geo. VI, ch. 43). Air Canada s'affranchit du CN en 1978 (*Loi d'Air Canada de 1977*, S.C. 1977, ch. 5) et devient une société d'État autonome, dont les actions sont entre les mains du ministre des Transports du Canada (et ne sont pas transférables, ainsi que le prescrit le paragr. 10(3) de la loi de 1977). L'art. 23 de cette loi prévoit que, toute société d'État qu'elle soit, la « nouvelle » Air Canada n'est pas mandataire de Sa Majesté. Le paragr. 7(2) impose par ailleurs l'obligation suivante aux membres de son conseil d'administration :

7. (2) En exerçant les fonctions qui lui sont conférées par la présente loi, le conseil doit respecter les règles de saine gestion commerciale, notamment la recherche du profit.

7. (2) In discharging its responsibilities under this Act, the Board shall have due regard to sound business principles, and in particular the contemplation of profit.

L'art. 8 de la loi prévoit néanmoins que cette mission s'exerce sous la tutelle du gouverneur en conseil :

8. La société doit, dans l'exercice de sa capacité et de ses attributions, se conformer aux directives écrites d'ordre général que lui donne, par décret, le gouverneur en conseil.

8. The Corporation shall, in the exercise of its capacities and the carrying out of its activities, comply with directions of a general nature given to it by order of the Governor in Council.

*canadiennes*⁴, maintenant la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*⁵, dont le capital est ouvert à l'acquisition publique. Dans les faits, cette opération se fera en deux temps : quarante-cinq pour cent des actions seront d'abord offertes au public, le ministre⁶ demeurant titulaire du reste, dont il se départira subséquemment, en juillet 1989⁷.

[6] À l'origine, la *Loi*, dont l'article 3 énonce qu'elle lie « Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province » (« *is binding on Her Majesty in right of Canada or a province* »), prescrit ce qui suit :

5. (1) La Société présente à l'agrément du ministre la demande en vue d'obtenir le certificat de prorogation prévu à l'article 181 de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*.

(2) Dès que la demande est agréée par le ministre, la Société la présente au Directeur.

(3) Sous réserve de la présente loi, la demande présentée au Directeur en application du présent article est réputée avoir été faite aux termes du paragraphe 181(1) de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*.

5. (1) The Corporation shall submit an application for a certificate of continuance of the Corporation under section 181 of the *Canada Business Corporations Act* to the Minister for approval.

(2) Forthwith after the Minister approves an application submitted pursuant to subsection (1), the Corporation shall submit the approved application to the Director.

(3) An application submitted to the Director pursuant to this section is, subject to this Act, deemed for all purposes to have been made under subsection 181(1) of the *Canada Business Corporations Act*.

[7] En 1994, à l'occasion des modifications apportées à ce qui devient la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, cette disposition est légèrement retouchée⁸ :

5. (1) La Société présente à l'agrément du ministre la demande en vue d'obtenir le certificat de prorogation prévu à l'article 187 de la *Loi*

5. (1) The Corporation shall submit an application for a certificate of continuance of the Corporation under section 187 of the *Canada Business*

⁴ S.C. 1974-75-76, ch. 33 (à l'origine *Loi sur les corporations commerciales canadiennes*, renommée *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* en 1979 – voir S.C. 1978-79, ch. 9, art. 1). Avec la refonte de 1985 (entrée en vigueur en décembre 1988), cette loi, sous son titre français, est devenue la *Loi sur les sociétés par actions* (L.R.C. (1985), ch. C-44), rebaptisée en 1994 *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (voir : *Loi modifiant la Loi sur les sociétés par actions et d'autres lois en conséquence*, L.C. 1994, ch. 24, art. 1).

⁵ Précitée, note 4.

⁶ C'est-à-dire le président du Conseil privé de la Reine, aux termes de l'art. 2 de la *Loi*.

⁷ Conformément à l'article 8, paragr. (1), de la *Loi*.

⁸ Voir : *Loi modifiant la Loi sur les sociétés par actions et d'autres lois en conséquence*, précitée, note 4, art. 34, al. (1)a).

canadienne sur les sociétés par actions.

(2) Dès que la demande est agréée par le ministre, la Société la présente au directeur.

(3) Sous réserve des autres dispositions de la présente loi, la demande présentée au directeur en application du présent article est réputée avoir été faite aux termes du paragraphe 187(1) de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions.*

Corporations Act to the Minister for approval.

(2) Forthwith after the Minister approves an application submitted pursuant to subsection (1), the Corporation shall submit the approved application to the Director.

(3) An application submitted to the Director pursuant to this section is, subject to this Act, deemed for all purposes to have been made under subsection 187(1) of the *Canada Business Corporations Act.*

[8] La *Loi*, telle qu'adoptée en 1988, comporte également les dispositions suivantes :

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

a) des dispositions qui imposent des restrictions sur l'émission, le transfert et la propriété, ou copropriété, d'actions avec droit de vote de la Société afin d'empêcher toute personne, de concert avec des personnes avec qui elle est liée, d'être la détentrice ou la véritable propriétaire ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'actions avec droit de cote conférant plus de dix pour cent des droits de vote qui peuvent normalement être exercés pour l'élection des administrateurs de la Société, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

b) des dispositions qui imposent des restrictions sur l'émission, le transfert et la propriété, ou copropriété, d'actions avec droit de vote de la

6. (1) The articles of continuance of the Corporation shall contain

(a) provisions imposing constraints on the issue, transfer and ownership, including joint ownership, of voting shares of the Corporation to prevent any one person, together with the associates of that person, from holding, beneficially owning or controlling, directly or indirectly, otherwise than by way of security only, voting shares to which are attached more than ten per cent of the votes that may ordinarily be cast to elect directors of the Corporation, other than votes that may be so cast by or on behalf of the Minister;

(b) provisions imposing constraints on the issue, transfer and ownership, including joint ownership, of voting shares of the Corporation to prevent

Société afin d'empêcher des non-résidents d'être les détenteurs ou les véritables propriétaires ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'une quantité totale d'actions avec droit de vote qui confèrent plus de vingt-cinq pour cent des droits de vote qui peuvent normalement être exercés pour l'élection des administrateurs de la Société, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

c) des dispositions régissant le compte ou la répartition au prorata des votes exercés à une assemblée de ses actionnaires et attachés à ses actions avec droit de vote qui sont détenues ou contrôlées – directement ou indirectement – par des non-résidents ou qui sont la véritable propriété de ceux-ci, de manière à limiter la proportion de ces votes à vingt-cinq pour cent du nombre total des votes exercés à cette assemblée;

d) des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;

e) des dispositions fixant le siège social de la Société dans la Communauté urbaine de Montréal.

[...]

7. La Société et ses actionnaires et administrateurs ne peuvent :

a) demander la prorogation de la Société sous le régime d'une autre autorité législative;

non-residents from holding, beneficially owning or controlling, directly or indirectly, otherwise than by way of security only, in the aggregate voting shares to which are attached more than twenty-five per cent of the votes that may ordinarily be cast to elect directors of the Corporation, other than votes that may be so cast by or on behalf of the Minister;

(c) provisions respecting the counting or prorating of votes cast at any meeting of shareholders of the Corporation and attached to voting shares of the Corporation that are held, beneficially owned or controlled, directly or indirectly, by non-residents so as to limit the counting of those votes to not more than twenty-five per cent of the total number of votes cast by shareholders at that meeting;

(d) provisions requiring the Corporation to maintain operational and overhaul centres in the City of Winnipeg, the Montreal Urban Community and the City of Mississauga; and

(e) provisions specifying that the head office of the Corporation is to be situated in the Montreal Urban Community.

(...)

7. The Corporation and its shareholders and directors shall not

(a) apply for continuance of the Corporation in another jurisdiction; or

b) établir des statuts ou des règlements incompatibles avec toute disposition visée au paragraphe 6(1).

(b) make any articles or by-laws that are inconsistent with the provisions included in its articles of continuance pursuant to subsection 6(1).

[9] Alors que l'article 7 demeure inchangé depuis son adoption, ce n'est pas le cas de l'article 6 de la *Loi*, qui fut modifié deux fois de manière à refléter l'évolution de l'actionnariat d'Air Canada, au gré des aléas de sa vie commerciale. Ainsi, en 2000, les exigences figurant aux alinéas 6(1)a), b) et c) sont assouplies : on fait passer de 10 % à 15 % la limite prévue par le premier et l'on confère au gouverneur en conseil le pouvoir de fixer, par règlement, un pourcentage supérieur à celui que prévoient les deux autres⁹. En 2001, l'exigence formulée à l'alinéa 6(1)a) est supprimée¹⁰. Notons au passage (car j'y reviendrai¹¹) que la loi abrogeant cet alinéa précise ce qui suit :

2. (1) Toute disposition des statuts de la Société, au sens de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, imposant des restrictions en conformité avec l'alinéa 6(1)a) de cette loi, de même que toute disposition des règlements administratifs donnant effet à ces restrictions, cessent de s'appliquer dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

2. (1) Any provision of the articles of the Corporation, as that corporation is defined in the *Air Canada Public Participation Act*, that impose constraints described in paragraph 6(1)(a) of that Act, and any provisions of the by-laws that give effect to those constraints, are, as of the day on which this Act comes into force, deemed to have no further force or effect.

(2) Les statuts de la Société peuvent, en conformité avec l'article 180 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, être mis à jour en conséquence du paragraphe (1).

(2) The articles of the Corporation may be restated under section 180 of the *Canada Business Corporations Act* as if they had been amended in accordance with subsection (1).

[10] Signalons que, en 2009, dans le cadre de la *Loi d'exécution du budget de 2009*¹², le législateur modifie à nouveau la *Loi*, dont il abroge cette fois les alinéas (1)b) et c) ainsi que les paragraphes (2) à (7) de l'article 6. La modification, accompagnée d'une disposition semblable à celle de l'article 2 ci-dessus¹³ (qui accompagnait la suppression de l'al. 6(1)a)), n'a toutefois pas encore été mise en vigueur¹⁴.

⁹ Voir : *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence*, L.C. 2000, ch. 15, art. 17.

¹⁰ *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, L.C. 2001, ch. 35, art. 1.

¹¹ Voir *infra*, paragr. [203].

¹² L.C. 2009, ch. 2, art. 469 à 471.

¹³ Il s'agit de l'art. 470 de la *Loi d'exécution du budget de 2009* :

[11] Cela étant, l'article 6 de la *Loi*, dans ses extraits pertinents, se lit aujourd'hui ainsi :

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

a) [Abrogé, 2001, ch. 35, art. 1]

b) des dispositions qui imposent des restrictions sur l'émission, le transfert et la propriété, ou copropriété, d'actions avec droit de vote de la Société afin d'empêcher des non-résidents d'être les détenteurs ou les véritables propriétaires ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'une quantité totale d'actions avec droit de vote qui confèrent plus de vingt-cinq pour cent – ou le pourcentage supérieur prévu par règlement du gouverneur en conseil – des droits de vote qui peuvent normalement être exercés pour l'élection des administrateurs de

6. (1) The articles of continuance of the Corporation shall contain

(a) [Repealed, 2001, c. 35, s. 1]

(b) provisions imposing constraints on the issue, transfer and ownership, including joint ownership, of voting shares of the Corporation to prevent non-residents from holding, beneficially owning or controlling, directly or indirectly, otherwise than by way of security only, in the aggregate voting shares to which are attached more than twenty-five per cent, or any higher percentage that the Governor in Council may by regulation specify, of the votes that may ordinarily be cast to elect directors of the Corporation, other than votes that may be so cast by or on behalf of the Minister;

470. (1) Les dispositions des statuts de la Société, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, imposant des restrictions en conformité avec les alinéas 6(1)b) et c) de cette loi, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de l'article 469, de même que les dispositions de ses règlements administratifs donnant effet à ces restrictions cessent de s'appliquer dès l'entrée en vigueur de cet article.

(2) Les statuts de la Société peuvent, en conformité avec l'article 180 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, être mis à jour en conséquence du paragraphe (1).

(3) Toute action de la Société qui, avant l'entrée en vigueur de l'article 469, faisait l'objet des restrictions visées au paragraphe (1) cesse d'en faire l'objet dès l'entrée en vigueur de cet article.

470. (1) Any provisions of the articles of the Corporation, as defined in subsection 2(1) of the *Air Canada Public Participation Act*, that impose constraints described in paragraphs 6(1)(b) and (c) of that Act, as those paragraphs read immediately before the coming into force of section 469, and any provisions of the Corporation's by-laws that give effect to those constraints, have, as of the day on which section 469 comes into force, no further force or effect.

(2) The articles of the Corporation may be restated under section 180 of the *Canada Business Corporations Act* as a result of subsection (1).

(3) Any shares of the Corporation that, immediately before the coming into force of section 469, were subject to constraints referred to in subsection (1) cease to be subject to those constraints on the day on which that section comes into force.

¹⁴ L'art. 471 de la *Loi d'exécution du budget de 2009* prévoit que les art. 469 et 470 entrèrent en vigueur à la date fixée par décret.

la Société, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

c) des dispositions régissant le compte ou la répartition au prorata des votes exercés à une assemblée de ses actionnaires et attachés à ses actions avec droit de vote qui sont détenues ou contrôlées – directement ou indirectement – par des non-résidents ou qui sont la véritable propriété de ceux-ci, de manière à limiter la proportion de ces votes à vingt-cinq pour cent – ou le pourcentage supérieur prévu pour l'application de l'alinéa b) – du nombre total des votes exercés à cette assemblée;

d) des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;

e) des dispositions fixant le siège social de la Société dans la Communauté urbaine de Montréal.

[...]

(c) provisions respecting the counting or prorating of votes cast at any meeting of shareholders of the Corporation and attached to voting shares of the Corporation that are held, beneficially owned or controlled, directly or indirectly, by non-residents so as to limit the counting of those votes to not more than twenty-five per cent, or any higher percentage specified for the purposes of paragraph (b), of the total number of votes cast by shareholders at that meeting;

(d) provisions requiring the Corporation to maintain operational and overhaul centres in the City of Winnipeg, the Montreal Urban Community and the City of Mississauga; and

(e) provisions specifying that the head office of the Corporation is to be situated in the Montreal Urban Community.

(...)

[12] De son côté, l'article 10 de la *Loi* prévoit à l'origine que :

10. La *Loi sur les langues officielles* s'applique à la Société.

10. The *Official Languages Act* applies to the Corporation.

[13] Cette disposition est modifiée en juin 2000, afin d'assujettir les filiales d'Air Canada à la *Loi sur les langues officielles*¹⁵. En voici, pour partie, la version actuelle :

¹⁵ Voir : *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence*, précitée, note 9, art. 18.

10. (1) La *Loi sur les langues officielles* s'applique à la Société.

(2) Sous réserve du paragraphe (5), la Société est tenue de veiller à ce que les services aériens, y compris les services connexes, offerts par ses filiales à leurs clients le soient, et à ce que ces clients puissent communiquer avec celles-ci relativement à ces services, dans l'une ou l'autre des langues officielles dans le cas où, offrant elle-même les services, elle serait tenue, au titre de la partie IV de la *Loi sur les langues officielles*, à une telle obligation.

(3) Pour l'application du présent article, une personne morale est la filiale de la Société si, selon le cas :

a) elle est contrôlée :

- (i) soit par la Société,
- (ii) soit par la Société et une ou plusieurs personnes morales elles-mêmes contrôlées par celle-ci,
- (iii) soit par des personnes morales elles-mêmes contrôlées par la Société;

b) elle est la filiale d'une filiale de la Société.

(4) Pour l'application du paragraphe (3), une personne morale est contrôlée par une autre personne morale si :

a) des valeurs mobilières de la personne morale conférant plus de cinquante pour cent des votes qui

10. (1) The *Official Languages Act* applies to the Corporation.

(2) Subject to subsection (5), if air services, including incidental services, are provided or made available by a subsidiary of the Corporation, the Corporation has the duty to ensure that any of the subsidiary's customers can communicate with the subsidiary in respect of those services, and obtain those services from the subsidiary, in either official language in any case where those services, if provided by the Corporation, would be required under Part IV of the *Official Languages Act* to be provided in either official language.

(3) For the purposes of this section, a body corporate is a subsidiary of the Corporation if

(a) it is controlled by

- (i) the Corporation,
- (ii) the Corporation and one or more bodies corporate each of which is controlled by the Corporation, or
- (iii) two or more bodies corporate each of which is controlled by the Corporation; or

(b) it is a subsidiary of a body corporate that is a subsidiary of the Corporation.

(4) For the purposes of subsection (3), a body corporate is controlled by another body corporate if

(a) securities of the body corporate to which are attached more than 50% of the votes that may be cast to elect

peuvent être exercés lors de l'élection des administrateurs de la personne morale en question sont détenues, autrement qu'à titre de garantie uniquement, par cette autre personne morale ou pour son bénéfice;

b) les votes que comportent ces valeurs mobilières sont suffisants, en supposant leur exercice, pour élire une majorité des administrateurs de la personne morale.

[...]

(7) Si les Lignes aériennes Canadien International Itée, les Lignes aériennes Canadien Régional Itée ou une filiale de la Société offrent à la place de la Société ou de l'une de ses filiales un service aérien, y compris les services connexes, que celles-ci offraient le 21 décembre 1999 ou par la suite, la Société est tenue de veiller à ce que les services offerts par la personne à ses clients à sa place ou à la place de l'une de ses filiales le soient, et à ce qu'ils puissent communiquer avec la personne relativement à ces services, dans l'une ou l'autre des langues officielles dans le cas où, elle-même ou l'une de ses filiales offrant les services, elle serait tenue, au titre de la partie IV de la *Loi sur les langues officielles* ou du paragraphe (2), à une telle obligation.

[...]

directors of the body corporate are held, other than by way of security only, by or for the benefit of the other body corporate; and

(b) the votes attached to those securities are sufficient, if exercised, to elect a majority of the directors of the body corporate.

(...)

(7) If Canadian Airlines International Ltd., Canadian Regional Airlines Ltd. or a subsidiary of the Corporation replaces the Corporation or one of its subsidiaries in providing an air service, including incidental services, that the Corporation or the subsidiary provided on or after December 21, 1999, the Corporation has the duty to ensure that any of the customers of the person who replaces the Corporation or the subsidiary can communicate with that person in respect of those services, and obtain those services from that person, in either official language in any case where those services, if provided by the Corporation or the subsidiary, would be required under Part IV of the *Official Languages Act* or under subsection (2) to be provided in either official language.

(...)

[14] Mentionnons enfin l'article 2, paragr. (2) et (3), de la *Loi*, dans ses versions successives :

Version originale (1988)

2. (2) Sauf indication contraire, les termes de la présente loi s'entendent au sens de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*.

(3) Les dispositions de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*, de ses textes d'application ou de toute autre mesure prise sous son régime.

Version modifiée (1994¹⁶, demeurée telle)

2. (2) Sauf indication contraire, les termes de la présente loi s'entendent au sens de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

(3) Les dispositions de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, de ses textes d'application ou de toute autre mesure prise sous son régime.

2. (2) Unless a contrary intention appears, words and expressions used in this Act have the same meaning as in the *Canada Business Corporations Act*.

(3) In the event of any inconsistency between this Act and the *Canada Business Corporations Act*, or anything issued, made or established under that Act, this Act prevails to the extent of the inconsistency.

2. (2) Unless a contrary intention appears, words and expressions used in this Act have the same meaning as in the *Canada Business Corporations Act*.

(3) In the event of any inconsistency between this Act and the *Canada Business Corporations Act*, or anything issued, made or established under that Act, this Act prevails to the extent of the inconsistency.

* *

[15] Il ressort de la lecture de l'ensemble de la *Loi* et des débats parlementaires ayant entouré son adoption que le législateur souhaitait indubitablement transformer Air Canada, société d'État, en une société privée, et c'est bien ce qu'il a fait en adoptant la *Loi*. Cependant, l'entreprise étant issue d'un investissement collectif important, quoique désormais jugé contre-productif, onéreux et mal adapté à la concurrence mondiale, il souhaitait en même temps préserver certains acquis tenus pour politiquement importants. Afin d'illustrer ce double objectif, je ne reprendrai ici que les propos du vice-premier ministre Mazankowski (également ministre responsable de la Privatisation et des Affaires réglementaires) lorsque, le 12 avril 1988, il annonce à la Chambre des communes le dépôt prochain du projet de loi devant mener à la privatisation d'Air Canada. L'extrait est assez long, mais reflète bien l'économie du projet en question :

¹⁶ Voir : *Loi modifiant la Loi sur les sociétés par actions et d'autres lois en conséquence*, précitée, note 4, art. 34, al. (1)a).

[Traduction]

[...]

Toutes les compagnies d'aviation, y compris Air Canada, continuent de servir d'importants intérêts publics, mais il n'est pas nécessaire pour cela qu'elles soient l'entière propriété de l'État. En fait, il se peut que le contraire soit vrai.

Pour demeurer compétitive dans les années 1990, Air Canada aura besoin d'importants nouveaux investissements. Elle devra être en mesure de prendre ses propres décisions en matière de financement et de capital—afin de demeurer une compagnie aérienne de calibre mondial et de continuer de se développer—et avoir les mêmes possibilités que ses concurrents d'obtenir les investissements qui sont absolument nécessaires à sa croissance. Ce matin au cabinet le comité des priorités et de la planification a examiné la question et nous avons pris une décision.

[Français]

Par conséquent, le gouvernement a décidé de donner à Air Canada la liberté et les options financières dont elle a besoin pour croître et continuer de servir la population tout en demeurant une compagnie dont la propriété et le contrôle seront canadiens.

[Traduction]

En conséquence, le gouvernement déposera prochainement un projet de loi visant à permettre à tous les Canadiens—et particulièrement aux employés d'Air Canada—de participer directement à la propriété de cette compagnie d'aviation florissante et respectée partout dans le monde.

[...]

Cette loi permettra le transfert au public de toutes les actions d'Air Canada. Une fois qu'elle sera adoptée, que les mesures de réglementation financière qui s'imposent auront été prises et que les conditions du marché le permettront, le conseil d'administration d'Air Canada sera invité à offrir une première série d'actions à tous les Canadiens. Cette première offre réduira jusqu'à un minimum de 55 p. 100 la tranche d'actions d'Air Canada détenue par le gouvernement.

En janvier 1985, le premier ministre (M. Mulroney) a dit, même si Air Canada n'était pas à vendre à ce moment-là : « il se peut que certaines personnes aient des arguments persuasifs à invoquer en ce qui concerne la cession de l'actif d'Air Canada. J'examinerai cette possibilité. Mais le Canada a besoin d'une compagnie d'aviation nationale. »

La politique annoncée aujourd'hui est tout à fait conforme à cette affirmation du premier ministre, puisqu'elle garantit l'existence d'une compagnie d'aviation nationale tout en permettant la cession d'éléments d'actif de façon à attirer de nouveaux capitaux qui sont clairement nécessaires.

Depuis que cette affirmation a été faite, il y a un peu plus de trois ans, nous avons fait une analyse complète et approfondie de la situation de l'industrie et d'Air Canada et des arguments persuasifs justifient en réalité que l'on prenne maintenant cette initiative. Maintenant, le Canada n'a pas une, mais trois compagnies d'aviation. La réforme de la réglementation et l'adoption de la loi nationale sur les transports ont créé un nouvel environnement dans lequel l'industrie canadienne de l'aviation est devenue un secteur stable, viable et très compétitif.

Aujourd'hui, grâce en partie aux politiques de notre gouvernement et, surtout, aux remarquables efforts couronnés de succès des employés d'Air Canada et de ses concurrents, Air Canada et l'industrie sont maintenant prêtes à subir ce changement. En fait, seule une passion aveugle pour les entreprises d'État pourrait constituer une raison de ne pas agir à ce moment. Le gouvernement ne doit pas compromettre l'avenir d'Air Canada en lui refusant la chance qu'elle revendique et qu'elle a méritée—après 51 ans dans le secteur public—de voler enfin de ses propres ailes.

[...]

Même si les détails complets de cette initiative seront exposés dans la loi et mis au point par le conseil d'administration d'Air Canada au cours des mois qui suivront, je désire communiquer immédiatement à la Chambre certaines des plus importantes dispositions qui régiront cette initiative.

Premièrement, Air Canada recevra instruction d'employer de nouvelles approches innovatrices afin d'offrir au plus grand nombre de Canadiens la possibilité de participer à la propriété de la compagnie. Deuxièmement, un régime d'achat d'actions par les employés sera établi et financé par Air Canada et sera prêt lorsque l'on offrira la première série d'actions. Troisièmement, aucun actionnaire ne pourra posséder à lui seul plus de 10 p. 100 des actions offertes au public.

[...]

Quatrièmement, la propriété étrangère sera limitée à 25 p. 100 des actions offertes au public. Cinquièmement, le ministre responsable de la privatisation conservera la part d'actionnaire du gouvernement, mais n'interviendra pas dans les décisions commerciales d'Air Canada. Sixièmement, le gouvernement donnera instruction au président du conseil d'administration d'Air Canada de se conformer, lors des votes, à la volonté exprimée par la

majorité des actionnaires publics. La compagnie sera clairement indépendante du gouvernement.

Les grands centres d'exploitation et d'entretien qui ont été construits au fil des ans à Montréal, Toronto et Winnipeg constituent une source de grande fierté pour Air Canada et un élément fondamental du succès de la compagnie. Aucun centre ne perdra de son importance. Le centre d'entretien de Winnipeg demeurera une fonction intégrale et prééminente d'Air Canada et l'entretien des avions de la compagnie continuera de se faire à cet endroit. Les centres seront maintenus en activité, la compagnie devant bâtir pour l'avenir dans un contexte où dominent les forces du marché.

Les dispositions de la loi et(ou) le document constitutif de la nouvelle compagnie feront en sorte que son siège social demeure à Montréal, qu'elle fournisse des services dans les deux langues officielles et qu'elle se conforme à la loi sur l'équité en matière d'emploi. Les employés d'Air Canada peuvent avoir l'assurance que les lignes de conduite de la compagnie en ce qui concerne par exemple les salaires, les pensions, les avantages sociaux, les rapports avec les employés syndiqués et l'équité en matière d'emploi seront maintenues.

Évidemment, la loi nationale sur les transports continuera de donner au gouvernement pleine compétence sur des questions de première importance comme la sécurité des voyageurs, notre plus haute priorité dans l'établissement de toute politique en matière de transports.

[Français]

Monsieur le Président, je suis heureux d'avoir le privilège d'annoncer la décision du gouvernement concernant l'avenir d'Air Canada...

[Traduction]

C'est le couronnement du succès de cette compagnie pendant ses 51 années d'existence. Depuis des modestes débuts, Air Canada est devenue une compagnie dynamique, optimiste et prometteuse regroupant 22 000 employés impatientes et capables de relever le défi des années 1990 en association directe avec les Canadiens et sans intervention du gouvernement.

Je ne peux songer à une meilleure façon de terminer ma déclaration que de suivre l'exemple d'Air Canada et d'inviter tous les Canadiens à « prendre part à notre avenir ».¹⁷

[Je souligne.]

¹⁷ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XI, 1988 (12 avril 1988), p. 14362 et s.

[16] C'est pour atteindre cet équilibre entre l'objectif de privatisation et la nécessité de maintenir ce qu'on pourrait appeler la « canadianté » de l'entreprise, que l'on inscrira aux alinéas *a)*, *b)*, et *c)* du paragraphe (1) de l'article 6 de la *Loi*, telle qu'adoptée en août 1988, les restrictions que nous avons déjà vues au sujet de l'actionnariat de l'entreprise. Ainsi, initialement, l'alinéa *a)* proscrit, au delà d'un certain seuil, la concentration des actions avec droit de vote entre les mains d'une seule personne, tandis que les alinéas *b)* et *c)* limitent la propriété ou le contrôle de ces actions par des non-résidents et l'exercice des droits de vote rattachés à ces actions¹⁸.

[17] L'inclusion des alinéas *d)* (préservation des centres d'entretien et de révision que la société exploite dans certaines villes) et *e)* (fixation péremptoire du lieu du siège social) répond pour sa part à des impératifs de géopolitique nationale, mais reflète aussi cette même volonté d'assurer le caractère canadien de la nouvelle société en l'ancrant physiquement dans certaines régions du pays. Autre exigence politique – et il s'agit, là encore, de préserver un acquis –, on assujettit la société à l'obligation de respecter la *Loi sur les langues officielles*¹⁹, obligation prévue par l'article 10 de la *Loi* et qui sera subséquemment étendue à ses filiales.

[18] Le législateur, remarquons-le immédiatement, ne procède toutefois pas de la même manière à l'imposition de ces différentes prescriptions. Celles qu'énonce le paragraphe 6(1) doivent être intégrées aux « clauses de prorogation » constitutives des statuts d'Air Canada, conformément à l'article 181 de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*²⁰ (subséquemment devenu l'art. 187 de la *Loi canadienne*

¹⁸ Notons que cette exigence est conforme à la *Loi nationale de 1987 sur les transports*, L.C. 1987, ch. 34 (L.R.C. (1985), ch. 28 (3^e suppl.)), qui prévoit que les sociétés aériennes offrant le service intérieur doivent être propriété ou contrôlées à 75 % par des résidents canadiens. Voir : *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XIII, 1988 (7 juin 1988), p. 16189 : « [...] Aux termes de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, aucun investisseur individuel ou collectif ne pourra posséder plus de 10 p. 100 du capital d'Air Canada. Il n'y a pas lieu de s'inquiéter que la direction d'Air Canada puisse échapper aux Canadiens. À ce chapitre, la mesure s'inspire des exigences de la Loi nationale sur les transports de 1987, limitant à 25 p. 100 la proportion des actions avec droit de vote disponibles au public que peuvent acheter des non-résidents ».

¹⁹ L.R.C. (1985), ch. 31 (4^e suppl.).

²⁰ L'art. 181, paragr. 4, de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* énonçait que :

181.(4) À la date figurant sur le certificat de prorogation :

- a)* la présente loi s'applique à la personne morale comme si elle avait été constituée en vertu de celle-ci;
- b)* les clauses de prorogation sont réputées être les statuts constitutifs de la société; et
- c)* le certificat de prorogation est réputé constituer le certificat de constitution de la société prorogée;

181.(4) On the date shown in the certificate of continuance

- (a)* the body corporate becomes a corporation to which this Act applies as if it had been incorporated under this Act;
- (b)* the articles of continuance are deemed to be the articles of incorporation of the continued corporation; and
- (c)* the certificate of continuance is deemed to be the certificate of incorporation of the continued corporation.

sur les sociétés par actions²¹). En ce qui concerne la *Loi sur les langues officielles*, l'article 10 de la *Loi* en commande plutôt l'application pure et simple, sans qu'il soit question d'une intégration aux clauses de prorogation de la société.

[19] Selon Air Canada – et nous verrons plus loin ce qu'il en est –, cette différence dans la façon de faire serait d'une importance cruciale aux fins du présent litige, car elle révélerait l'intention véritable du législateur au sujet des restrictions figurant à l'article 6. De leur côté, les intimés n'y voient rien de déterminant.

[20] Avant de trancher, cependant, il faut examiner de plus près la situation factuelle qui donne prise au débat.

* *

[21] Lors de l'adoption de la *Loi*, en août 1988, Air Canada, qui détient la certification requise, effectue elle-même tous les travaux d'entretien (au sens le plus large du terme) et de réparation de ses aéronefs. À cette fin, elle exploite à Dorval (ville qui fait alors partie de la Communauté urbaine de Montréal) ainsi qu'à Winnipeg deux importants centres de révision (« *overhaul centres* »). Elle y dessert également d'autres compagnies aériennes. Elle exploite encore d'autres centres, dont un, de moindre envergure, à Mississauga, dans la banlieue de Toronto, qui n'est pas en cause en l'espèce.

[22] Pendant une quinzaine d'années, Air Canada continue dans cette foulée grâce à sa division interne (ACTS – *Air Canada Technical Services*²²), dont les responsabilités sont décrites dans le prospectus qu'elle soumet à ses créanciers, en 2004, dans le

²¹ L'art. 187, parag. 5, de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* énonce ce qui suit :

187.(5) À la date figurant sur le certificat de prorogation :

- a) la présente loi s'applique à la personne morale comme si elle avait été constituée en vertu de celle-ci;
- b) les clauses de prorogation sont réputées être les statuts constitutifs de la société prorogée;
- c) le certificat de prorogation est réputé constituer le certificat de constitution de la société prorogée.

187.(5) On the date shown in the certificate of continuance

- (a) the body corporate becomes a corporation to which this Act applies as if it had been incorporated under this Act;
- (b) the articles of continuance are deemed to be the articles of incorporation of the continued corporation; and
- (c) the certificate of continuance is deemed to be the certificate of incorporation of the continued corporation.

²² Selon la pièce D-39, « *Notice of meeting, circular and proxy statement pertaining to a consolidated plan of reorganization, compromise and arrangement* », p. 136, au premier trimestre de 2003, cette division comptait 6 883 employés; elle en comptera 5 332 à la fin du premier trimestre de 2004 (diminution attribuable à la réorganisation entreprise en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*, L.R.C. (1985), ch. C-36, et à la négociation de nouvelles conventions collectives).

cadre du processus de réorganisation auquel elle s'astreint, à compter du 1^{er} avril 2003, en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*²³ :

Technical Services competes on a global basis as an aircraft maintenance, repair and overhaul service provider. Technical Services is responsible for providing maintenance, engineering and repair for Air Canada's aircraft fleet and for providing maintenance services to airline customers worldwide. In the first quarter of 2004, business from third parties generated \$43 million in operating revenues through the sale of maintenance and engineering services, aircraft materials and other services. As of March 31, 2004, Technical Services had over 70 customers including Airborne Express, Air Norterra, Atlantic Coast Airlines, Canadian Department of National Defence, Jet Blue Airways, Lufthansa, Pratt & Whitney and Skyservice Airlines. The major maintenance facilities for Technical Services are located in Toronto, Montreal, Vancouver, Calgary and Winnipeg. Technical Services, currently a division of Air Canada, will, upon implementation of the Plan, become a separate limited partnership on the new corporate structure of ACE. See "*Description of the Plan – Corporate and Capital Reorganization – Implementation Steps*".²⁴

[23] Une partie du travail de maintenance, comme on le voit de cet extrait, se fait dans les centres de Montréal (Dorval) et de Winnipeg, centres dont la vocation (maintenance lourde ou révision ou « *overhaul* ») ne change pas entre 1988 et 2004, quoique les activités précises auxquelles on s'y livre évoluent, bien sûr, au fil des innovations et des changements dans l'industrie et dans la flotte d'Air Canada.

[24] La réorganisation des activités de l'entreprise en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* entraîne toutefois la restructuration même de la société et, à ce propos, je m'en remets au jugement de première instance :

[50] Aux termes de sa réorganisation, A/C sera dorénavant détenue par Gestion ACE Aviation Inc. (ci-après « ACE »), tandis que certaines unités d'affaires seront constituées en entités indépendantes, dont ACTS, également détenue par ACE. Voici le texte alors utilisé :

Lastly, the new business plan contemplates a new corporate structure with the various business segments within the Air Canada group being established as stand-alone entities.

[51] Cela étant, A/C ne transfère à la nouvelle ACTS que la portion d'entretien dit lourd. Voici les définitions alors utilisées :

²³ Précitée, note 22.

²⁴ Pièce D-39, « *Notice of meeting, circular and proxy statement pertaining to a consolidated plan of reorganization, compromise and arrangement* », p. 131 (voir aussi les p. 54 et 55 du même document).

« Technical Services Unit » means Air Canada's heavy maintenance business and operations being transferred to the Technical Services Business Partnership as part of the Business Restructuring;

« Technical Services Asset Purchase Agreement » means the asset purchase agreement between Air Canada and the Technical Services Business Partnership pursuant to which Air Canada transfers the Technical Services Unit to the Technical Services Business Partnership in exchange for the issuance to Air Canada of limited partnership units of the Technical Services Business Partnership.

(nos soulignés)

[52] Ainsi, A/C conserve la portion d'entretien léger de sa flotte ou encore, l'entretien en ligne qui, comme nous l'avons vu, s'effectue en quelques heures et souvent la nuit.

[53] Cette situation se reflétera dans le certificat OMA qu'obtiendra A/C de Transport Canada en 2003, celui-ci portant le numéro 32-03 et portera en majeure partie sur des travaux non spécialisés.

[54] Le certificat jusqu'alors détenu par A/C, numéro 6-58, portant tant sur des travaux non spécialisés que sur nombre de travaux spécialisés, est alors transféré à ACTS et par la suite à AVEOS.

[55] Ultiment, ce plan d'arrangement sera accepté par les créanciers d'A/C et entériné par la Cour supérieure de l'Ontario respectivement les 17 août et 23 août 2004.

[Renvois omis.]²⁵

[25] ACTS, société en commandite désormais chargée des « *heavy maintenance business and operations* », continue d'exploiter à cette fin les centres de révision de Montréal et de Winnipeg. Elle signe divers contrats à long terme avec Air Canada, contrats que le juge de première instance énumère ainsi :

[57] En 2006, divers contrats sont signés entre A/C et ACTS. Parmi ceux-ci, on retrouve les suivants :

- Services Agreement for Airframe Heavy Maintenance Services daté du 1^{er} octobre 2006;
- Services Agreement for Engine Maintenance Services daté du 1^{er} octobre 2006;

²⁵ Ce récit est conforme en particulier aux paragraphes 28 à 31 de la défense amendée d'Air Canada (9 juillet 2012) ainsi qu'à la preuve, il va sans dire.

- Services Agreement for APU Maintenance Services daté du 1^{er} octobre 2006;
- Component Maintenance Services Agreement daté du 1^{er} octobre 2006.

[Renvois omis.]

[26] Le paragraphe 31 de la défense amendée d'Air Canada précise à ce sujet que :

31. Les contrats négociés entre Air Canada et ACTS portaient sur les services de maintenance des actifs d'Air Canada effectués dans les installations d'ACTS au Canada. Ces contrats de maintenance à long terme accordaient à ACTS l'exclusivité de la fourniture de certains services sur les cellules, moteurs et composantes d'Air Canada à des tarifs qui visaient à assurer à ACTS une stabilité financière tandis qu'elle mettait en œuvre son nouveau modèle commercial. ACTS avait bien entendu la possibilité de proposer ses services à d'autres clients.

[27] En juin 2007, nouveau développement, que décrit ainsi le paragraphe 33 de la défense amendée d'Air Canada :

33. Le 22 juin 2007, ACE annonçait la vente d'ACTS LP à un consortium d'investisseurs externes formé de Sageview Capital LLC et KKR Private Equity Investors LP. La transaction a clôturé le 16 octobre 2007 et l'entreprise a été exploitée sous la dénomination sociale ACTS Aero Technical Support & Services Inc. jusqu'au 23 septembre 2008, date à laquelle elle a été renommée Aveos Performance aéronautique inc. (« Aveos »).

[28] Aveos se substitue à la société en commandite ACTS aux fins des divers contrats signés par celle-ci et par Air Canada en 2006.

[29] Le transfert des opérations de maintenance lourde à la société en commandite ACTS, puis à celle qui deviendra Aveos, ne se fait toutefois pas sans heurts, ainsi que l'explique le juge de première instance :

[60] Cela étant, à compter de la création de la nouvelle entité ACTS, divers conflits surgissent, entourant le transfert des emplois syndiqués d'A/C à ACTS.

[61] En effet, les employés d'A/C effectuant l'entretien dit lourd de la flotte étaient, à compter de la réorganisation, sous la responsabilité d'ACTS mais toujours légalement employés par A/C.

[62] De fait, la conclusion de ce chapitre ne s'est réalisée qu'en 2011 suite à deux décisions du Conseil canadien des relations industrielles.

[63] La première ordonnance du 31 janvier 2011 relate qu'une entente entre A/C, Aveos et le syndicat représentant les employés, est intervenue le 8 janvier 2009 quant au transfert de certains employés d'A/C à Aveos.

[64] Finalement, dans une deuxième décision du Conseil canadien des relations industrielles, celle-là du 2 mars 2011, celui-ci rejetait les dernières prétentions du Syndicat à l'effet qu'A/C et Aveos étaient dans les faits et en droit un employeur unique.

[65] Cette dernière décision a donc mis fin en partie aux hostilités et les employés des centres d'entretien se sont prévalus des diverses options s'ouvrant à eux, en vertu de l'entente du 8 janvier 2009.

[66] Cela étant, une dernière partie de bras de fer s'est tenue entre l'International Association of Machinists and Aerospace Workers et David Ritchie contre A/C et Aveos Fleet Performance Inc., devant l'honorable Juge Newbould de la Cour supérieure de l'Ontario.

[67] Ce recours à plusieurs volets est introduit le 18 mars 2011 et entendu au fond le 18 mai 2011.

[68] Un des remèdes recherchés par les syndiqués était une demande d'injonction interlocutoire visant à empêcher le transfert des employés d'A/C à Aveos. Elle fut entendue et rejetée par le juge Newbould le 13 avril 2011.

[69] Le Tribunal reviendra plus tard sur le jugement Newbould dans l'analyse des moyens procéduraux, s'agissant d'un des moyens d'irrecevabilité soulevés par A/C.

[70] Finalement, selon la preuve et suite à ces diverses décisions, un total de quelque 1819 employés d'A/C joignent les rangs d'Aveos, dont ils sont devenus ainsi des employés.

[71] Précisons que la situation du centre d'entretien de Winnipeg est à peu près identique à celle de Montréal, les employés auparavant de A/C se retrouvant désormais à l'emploi d'Aveos.

[72] Précisons également qu'Aveos, tant à Winnipeg que Montréal, louait les hangars détenus par A/C pour y effectuer les contrats d'entretien octroyés par A/C ou par d'autres exploitants de lignes aériennes.

[Renvois omis.]

[30] Le juge de première instance conclut que, de l'avènement d'ACTS comme entité juridiquement distincte jusqu'à la déconfiture d'Aveos (car déconfiture il y aura, en 2012, donnant naissance au présent litige), cette entité, dans ses avatars successifs, et Air Canada travailleront en étroite collaboration, assurant ainsi le maintien des centres de

Montréal et Winnipeg et leurs activités dites de maintenance lourde (entretien lourd, « *overhaul* »). Le juge note ainsi qu'en 2011 seulement, « quelque 450 000 000 \$ ont été facturés et payés par A/C à Aveos »²⁶. L'importance des travaux confiés à celle qui deviendra Aveos est d'ailleurs confirmée par la requête qu'Air Canada adresse à la Cour supérieure du Québec, le 2 avril 2012, après qu'une ordonnance initiale régie par la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* eût été prononcée contre sa sous-traitante, le 19 mars :

6. Until it ceased its operations, Aveos was the main (and in many instances the exclusive) maintenance repair and overhaul (“**MRO**”) service-provider for the Air Canada Assets, Since the beginning of 2011, Air Canada undertook 135 airframe checks and Aveos performed 123, or 91%, of them. In addition, Aveos performed 52 of 56, or 93%, of engine checks performed for Air Canada over that time frame.
7. Maintenance work in connection with the Air Canada assets was provided by Aveos along with ancillary and other related services in six areas which are critical to the operations of Air Canada:
 - Airframe maintenance;
 - Engine maintenance;
 - APU maintenance;
 - Components maintenance;
 - Ancillary services; and
 - Training Services;

(collectively, the “**Aveos Services**”).

8. The Aveos Services were performed by Aveos at its Montreal (YUL), Toronto (YYZ), Winnipeg (YWG) and Vancouver (YVR) facilities.²⁷

[31] Plus généralement, le juge décrit de la manière suivante la répartition des travaux d'entretien entre Air Canada et ACTS/Aveos :

[87] En 2003 et à une époque contemporaine à la réorganisation, A/C obtient sa nouvelle certification, portant le numéro 32-03, celle-ci portant généralement sur les travaux non spécialisés, ainsi que sur les spécialités suivantes :

- Structures
- Avionique
- Cinq types de soudure bien définis

²⁶ Jugement de première instance, paragr. 101. Voir aussi le témoignage de M. Alan Butterfield, notes sténographiques du 22 novembre 2012, p. 112 *in fine* et 113, questions et réponses 259 à 262.

²⁷ Pièce P-10 (« *Petitioner's Emergency Motion for an Order Lifting the Stay of Proceedings to Repossess Certain Assets* », 2 avril 2012).

[88] D'ex-travailleurs d'A/C et Aveos, à Montréal, ont affirmé que de 1988 jusqu'à la fermeture d'Aveos, outre le changement d'employeurs, la nature ou la méthode de travail n'a pas réellement évolué. A/C, avec le concours d'Aveos, pouvait procéder à l'entretien de la flotte « From nose to tail ».

[89] Quant à l'entretien en ligne, il était principalement le fait de mécaniciens demeurés à l'emploi d'A/C.

[90] Ceux-ci, outre les vérifications effectuées, pouvaient procéder aux démontage et remontage de produits aéronautiques, lesquels, s'ils nécessitaient une réparation ou réusinage, étaient alors dirigés vers l'unité de spécialité appropriée chez Aveos.

[91] L'entretien lourd sur les cellules (carlingue, ailes...), tout comme les moteurs, était effectué chez Aveos dans les hangars loués par celle-ci d'A/C.

[92] À l'occasion, des mécaniciens spécialisés d'Aveos pouvaient être appelés à intervenir lors de l'entretien en ligne, lorsque leurs services spécialisés étaient requis.

[93] En ce qui a trait au centre de Winnipeg, la situation s'avère différente.

[94] En effet, celui-ci se consacrait presque uniquement à l'entretien lourd des appareils dits à fuselage étroit, tels ceux de la famille Embraer, avions utilisés principalement sur les lignes domestiques.

[95] Monsieur Michael Maskell, ancien mécanicien chez A/C et Aveos, explique que le centre de Winnipeg pouvait recevoir, à l'époque, jusqu'à sept avions simultanément, alors que ces appareils étaient démontés en grande partie, leurs produits aéronautiques inspectés et/ou réusinés et finalement réassemblés.

[96] Monsieur Maskell utilise pour désigner le centre de Winnipeg, le terme anglais « Overhaul ». Aveos, à Winnipeg, ayant l'outillage et la certification requise, procédait également à des tests non destructifs.

[97] Plus récemment, soit à compter de janvier 2012, le centre d'entretien de Winnipeg, outre la famille Embraer, procédait aux entretiens par phase des avions Airbus 319 et 320.

[...]

[102] Jusqu'à sa déconfiture, le principal client d'Aveos était A/C, dans les proportions et pour les spécialités suivantes :

- Cellules (carlingue, ailes...) 100 %
- Moteurs 55 %
- Composantes Entre 60 et 70 %

[Renvoi omis.]

[32] En 2012, les parties n'ayant pas réussi à s'entendre sur le renouvellement des contrats de 2006, les travaux confiés à Aveos par Air Canada diminuent substantiellement, et, comme le relate le juge, « [c]ette diminution des affaires jumelée à la retenue de sommes importantes par A/C, [...], a causé une pression énorme sur les liquidités d'Aveos, celle-ci devant continuer à payer ses employés en dépit d'une diminution importante du travail, le tout entraînant sa chute »²⁸.

[33] Aveos ferme ses portes abruptement, le 18 mars 2012, et se met sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*.

[34] Voici comment le juge décrit l'état de la situation depuis ce temps²⁹ :

WINNIPEG

[142] La preuve démontre que les hangars utilisés autrefois par Aveos sont complètement vides.

[143] Monsieur Dadoshak, membre de la haute direction du Syndicat des machinistes et travailleurs de l'aérospatiale, explique qu'au moment de sa fermeture, le centre de Winnipeg employait 368 personnes (AME et autres).

[144] Depuis cette fermeture, A/C emploie 16 personnes à Winnipeg, dont cinq voient à l'entretien des hangars auparavant occupés par Aveos.

[145] Monsieur Butterfield, quant à lui, explique qu'un contrat de sous-traitance a été confié à la firme Standard Aero de Winnipeg pour l'entretien des moteurs équipant les avions de la famille Embraer.

MONTREAL

[146] Monsieur Butterfield, au début de son témoignage, a précisé que la cessation des opérations d'Aveos l'a rendu furieux, l'obligeant à mettre en place de toute urgence un plan de contingence.

²⁸ Jugement de première instance, paragr. 106.

²⁹ Notons au passage qu'Aveos a fait faillite à l'automne 2013.

[147] Dans le cadre de ce plan de contingence, plusieurs contrats furent attribués de façon temporaire et ponctuelle à quelques entreprises œuvrant au Québec.

[148] Ainsi, comme le Tribunal en fut informé à l'occasion d'une réouverture d'enquête, si certaines firmes œuvrant au Québec ont obtenu des contrats quant au volet structure de la flotte d'A/C, il n'en demeure pas moins que dès avril 2012, A/C confiait partie de ces travaux, soit pour les Airbus A319, A320 et A321, à la firme américaine AAR, œuvrant principalement à cette époque à Miami.

[149] Le 31 août 2012, cette relation s'est consolidée, alors qu'A/C et AAR s'engageaient mutuellement, à l'aide d'une lettre d'intention pour le volet structure, quant à quelque 85 Airbus A319, A320 et A321.

[150] Cette lettre d'intention prévoit la signature, à court terme, d'un contrat dont la durée s'étendrait de septembre 2012 à septembre 2017, avec une option de renouvellement de deux années supplémentaires.

[151] Cette même lettre d'intention contient la clause d'exclusivité suivante :

3. – Exclusivity: AAR shall be the primary provider of services to Air Canada subject to certain conditions and exceptions as described in the amended and restated agreement.

[152] À la lettre d'intention est jointe une annexe de quelque 20 pages décrivant en détail la nature des travaux à être effectués à l'aide de codes décrivant certaines phases d'entretien.

[153] La preuve révèle également qu'AAR a créé une toute nouvelle base d'entretien à Duluth, Minnesota, réservée uniquement, à ce stade, pour les besoins d'A/C. L'établissement de cette base à Duluth créera quelque 350 emplois.

[154] AAR n'est pas une inconnue pour A/C, puisque celle-ci, dans le cadre de son plan de contingence, lui confie déjà le mandat de s'occuper du volet composantes qui, auparavant, était la responsabilité d'Aveos.

[155] Ainsi, Monsieur Butterfield déclare que sur quelque 22 000 produits aéronautiques, environ de 300 à 400 sont réparés ou réusinés par des compagnies œuvrant au Québec, tandis que le reste est pris en charge par AAR, qui s'occupe de leur suivi, soit auprès du manufacturier d'origine, soit auprès de firmes ayant la spécialité requise.

[156] Quant aux moteurs, même si A/C a collaboré avec le contrôleur d'Aveos pour trouver un repreneur du contrat alors en vigueur, le résultat est que, faute d'en trouver un, le contrat fut octroyé à Lufthansa Technik.

[157] Monsieur Butterfield a également produit un document colligé par ses subalternes, démontrant que les divers contrats octroyés par A/C, depuis la déconfiture d'Aveos, ont créé une soixantaine d'emplois permanents auprès de six sociétés œuvrant au Québec.

[158] Finalement, Monsieur Butterfield précise que sur un budget d'entretien d'un milliard de dollars pour la flotte, quelque 250 millions de dollars sont consacrés à l'entretien en ligne effectué par les AME d'A/C pour des travaux non spécialisés.

[159] En définitive, les travaux spécialisés effectués dans la région métropolitaine, au moment de l'audition de ce recours, représentent une quantité insignifiante de ce qui se faisait à l'époque d'Aveos, la plupart de ces mêmes travaux spécialisés étant maintenant effectués à l'extérieur du Canada.

[Renvois omis.]

[35] Cela étant, le juge conclut que, dans les faits, Air Canada ne maintient plus, que ce soit par elle-même ou par l'intermédiaire de sous-traitants, les activités de révision qu'elle menait en 1988 à Montréal. Elle n'en maintient pas non plus l'équivalent, compte tenu de ce en quoi consistent aujourd'hui ces activités. Le même constat vaut pour le centre de Winnipeg.

* *

[36] Le 17 avril 2012, quelques semaines à peine après la fermeture d'Aveos, le procureur général du Québec (tel qu'il était alors), se fondant sur l'article 453 *C.p.c.*, intente une action déclaratoire à Air Canada. Les paragraphes suivants de sa requête introductive d'instance décrivent l'essence de ses prétentions :

53- De l'avis du Procureur général du Québec, la cessation des activités d'Aveos place la défenderesse en contravention avec les obligations que lui impose la *Loi*, en ce qu'elle ne maintient plus à Montréal de centres de révision au sens de la *Loi*;

54- Le 28 mars 2012, le gouvernement fédéral affirmait ne pas avoir l'intention d'intervenir afin de faire respecter les obligations qui incombent à la défenderesse en vertu de la *Loi*;

55- Le 3 avril 2012, le Procureur général du Québec sommait la défenderesse de lui faire part des mesures actuellement prises et de celles envisagées pour maintenir les centres d'entretien et de révision de la Communauté

métropolitaine de Montréal et les travaux qui y étaient effectués jusqu'à tout récemment par Aveos, tel qu'il appert d'une copie de la mise en demeure adressée à M. Calin Rovinescu, président d'Air Canada, par le ministre de la Justice et dénoncée au soutien des présentes, **Pièce P-14**;

56- Le 11 avril 2012, la défenderesse répondait à la mise en demeure, pièce P-14, et prétendait se conformer tant à la lettre qu'à l'esprit de la *Loi*, en maintenant les activités de son service d'entretien en ligne à Montréal et sans aucunement y effectuer d'entretien lourd, tel qu'il appert d'une copie de la réponse que M^e Louise-Hélène Sénécal adressait au ministre de la Justice, accompagnée de ses annexes et dénoncée au soutien des présentes, **Pièce P-15**;

57- La défenderesse considère donc qu'elle respecte la *Loi*, même si, à Montréal, ne s'effectue aucune révision (entretien lourd) depuis le 18 mars 2012;

58- Ce n'est pas ce qu'exige la *Loi* et ce n'est pas ce que comprenaient, au moment de son adoption, les représentants de la défenderesse, dont son président de l'époque et les députés fédéraux devant qui il a témoigné;

[...]

62- Le Procureur général du Québec institue la présente requête en jugement déclaratoire, cherchant une déclaration à l'effet que la défenderesse contrevient aux obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe 6(1)d) de la *Loi*;

63- De l'avis du Procureur général du Québec, la *Loi* exige le maintien des activités que la défenderesse exécutait dans ses centres d'entretien et de révision (entretien lourd) au moment de l'adoption de la *Loi*, notamment celles qu'elle réalisait dans la Communauté urbaine de Montréal;

64- La fermeture de son principal sous-traitant ne libère pas la défenderesse de son obligation;

65- Le non-respect des obligations qui incombent à la défenderesse est susceptible d'affecter irréversiblement l'industrie aérospatiale au Québec et d'affaiblir significativement un secteur névralgique de l'économie du Québec;

66- Il est dans l'intérêt du gouvernement du Québec que la défenderesse soit tenue de respecter les garanties contenues à la *Loi*;

[37] Les conclusions recherchées par la requête introductive d'instance sont les suivantes :

DÉCLARER que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* comprennent les travaux de révision (entretien lourd) de la nature de ceux que la défenderesse confiait, jusqu'à tout récemment, à Aveos;

DÉCLARER que la défenderesse contrevient à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en ne maintenant pas, dans la Communauté métropolitaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue l'entretien lourd de ses appareils;

DÉCLARER que la défenderesse doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter, dans la Communauté métropolitaine de Montréal, les travaux de révision (entretien lourd) de ses appareils de la nature de ceux que la défenderesse confiait, jusqu'à tout récemment, à Aveos;

LE TOUT avec dépens.

[38] Notons que, pressé d'indiquer si son action s'appuie également sur l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*³⁰, le procureur général du Québec répondra par la négative³¹.

[39] Air Canada se défend en invoquant que, d'une part, elle se conforme à l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*, puisque ses statuts prévoient et ont toujours prévu le maintien de centres d'entretien et de révision à Montréal, Winnipeg et Mississauga.

[40] D'autre part, elle soutient que la manière dont le législateur a choisi de pourvoir au maintien des centres de révision de Montréal et de Winnipeg fait obstacle aux prétentions du procureur général du Québec. À son avis, en effet, en choisissant d'intégrer aux clauses de prorogation (et donc aux statuts) les obligations figurant au paragraphe 6(1) de la *Loi*, et notamment à son alinéa d), le législateur aurait voulu que la conduite d'Air Canada à cet égard soit contrôlée uniquement par les moyens et recours reconnus par le droit des sociétés – et plus exactement par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* –, qui accorde primauté à la règle de l'appréciation commerciale (« *business judgment rule* »). Le Parlement aurait ainsi remis entre les

³⁰ Requête d'Air Canada pour obtenir des précisions, 29 mai 2012, sous-paragr. 4i).

³¹ Lettre du 30 mai 2012 adressée aux avocats d'Air Canada, pièce D-20, p. 1 *in fine* :

En ce qui a trait au sous-paragraphe 4 i) de votre *Requête*, lequel fait référence au fondement juridique du recours institué en l'espèce, le Procureur général précise qu'il n'entend pas s'appuyer sur l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

mains d'Air Canada et de ses administrateurs la responsabilité de trouver l'équilibre pratique entre les objectifs concurrents qu'expriment ses statuts, leur conférant une marge discrétionnaire importante, y compris en ce qui touche le maintien des centres d'entretien et de révision. S'il avait souhaité que les restrictions énoncées au paragraphe 6(1) échappent à la règle de l'appréciation commerciale, il aurait légiféré comme il l'a fait dans le cas de l'article 10 (respect de la *Loi sur les langues officielles*), en imposant directement à la société de s'y conformer.

[41] Il en résulte que, selon Air Canada, l'action entreprise en l'espèce serait irrecevable puisqu'elle ne s'inscrit pas dans le cadre des recours permis par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, et, en particulier, celui de l'article 247 de cette loi, seul pertinent en l'occurrence, mais qui ne peut être intenté par le procureur général du Québec, celui-ci n'ayant pas l'intérêt juridique requis. Cela dit, à supposer qu'elle soit recevable en vertu du seul article 453 *C.p.c.*, l'action serait de toute façon sans fondement au vu de la latitude que le législateur a laissée à Air Canada et à ses administrateurs. Elle le serait d'autant moins que la société, dans les faits, se conforme à ses statuts « puisqu'elle maintient (et a toujours maintenu) un centre d'entretien et de révision à Montréal par le biais de son centre d'entretien en ligne, ainsi que par le biais de la sous-traitance qu'elle confie à certaines entreprises locales malgré la cessation des activités d'Aveos »³². Au soutien de cette dernière affirmation, Air Canada invoque notamment un jugement prononcé le 25 mai 2011 par la Cour supérieure de justice de l'Ontario, chambre commerciale, sous la plume de l'honorable F.J.C. Newbould, qui aurait reconnu ce fait³³.

[42] En août 2012, le procureur général du Manitoba, par le biais d'une déclaration d'intervention conservatoire (art. 208 *C.p.c.*), se joint au débat. Air Canada s'y oppose, mais, par jugement du 24 septembre 2012, le juge de première instance rejette cette opposition et autorise l'intervention³⁴. Dans sa « déclaration d'intervention conservatoire amendée » du 31 octobre 2012, le procureur général du Manitoba, qui soutient entièrement les vues de son homologue québécois, fait valoir que :

71. La Loi exige le maintien des centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;
72. Toute interprétation à l'effet que la Loi crée comme seule obligation pour la défenderesse d'inclure une disposition quant au maintien d'un centre d'entretien et de révision à Winnipeg dans ses statuts corporatifs irait à l'encontre de l'objectif clair de la Loi;

³² Défense amendée d'Air Canada, 9 juillet 2012, paragr. 151.

³³ Voir : *International Assn. of Machinists and Aerospace Workers v. Air Canada*, 2011 ONSC 3190.

³⁴ Voir : *Québec (Procureur général) c. Air Canada*, 2012 QCCS 4475.

73. Il est dans l'intérêt du Manitoba et de ses citoyens que la défenderesse soit tenue de respecter les garanties contenues à la Loi;³⁵

[43] Les conclusions recherchées en conséquence sont les suivantes :

POUR CES MOTIFS, PLAISE AU TRIBUNAL :

ACCUEILLIR la présente Déclaration d'intervention conservatoire amendée du Procureur général du Manitoba;

ACCUEILLIR la Requête introductive d'instance du demandeur, le Procureur général du Québec;

REJETER la Défense amendée et Requête en irrecevabilité de la défenderesse Air Canada;

LE TOUT avec dépens.

* *

[44] Comme on le sait, le juge de première instance a donné gain de cause aux intimés. Il conclut qu'Air Canada ne maintient plus de centres d'entretien et de révision à Montréal et à Winnipeg, et ce, en violation de l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*. Selon le juge, en prétendant respecter la *Loi* par la seule intégration d'une mention à ses statuts, Air Canada se trouve à éluder la volonté du législateur, telle que celle-ci ressort clairement des débats parlementaires de l'époque. En ce qui concerne l'entretien et la révision de sa flotte, Air Canada, tranche-t-il, a entrepris de modifier radicalement les bases factuelles sous-tendant le choix législatif de 1988. Or :

[273] De toute évidence, il ne s'agit pas là de ce qui a été représenté au législateur par A/C dans le but d'obtenir sa privatisation.

[274] Le législateur, en 1988, ne pouvait certes concevoir que la liberté d'action dont elle dotait A/C irait jusqu'à la suppression d'emplois hautement spécialisés au Canada pour entraîner la création de ces mêmes emplois spécialisés, mais à l'étranger cette fois.

[275] Si A/C désire modifier son plan d'affaires de façon aussi significative, le tout devra nécessairement passer par un changement législatif.

[276] Le Tribunal conclut que la modification en cours de la méthode d'entretien de la flotte d'A/C ne respecte pas la *Loi* et, comme le disait Monsieur

³⁵ Déclaration d'intervention conservatoire amendée, 31 octobre 2012.

Minaker à l'époque, semblable changement ne peut s'opérer que par une modification à la Loi, ce qui n'a pas été le cas en l'espèce.

[277] Le Tribunal conclut que A/C ne respecte pas ainsi la Loi ayant mené à sa privatisation en 1988.

[45] Il statue en conséquence comme suit :

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[278] **ACCUEILLE** la requête pour jugement déclaratoire amendée du Procureur général du Québec;

[279] **ACCUEILLE** la déclaration d'intervention conservatoire amendée du Procureur général du Manitoba;

[280] **REJETTE** la défense amendée et la requête en irrecevabilité de la défenderesse Air Canada;

[281] **DÉCLARE** que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, comprennent les travaux de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance »);

[282] **DÉCLARE** que la défenderesse contrevient à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue la révision de ses appareils;

[283] **DÉCLARE** que la défenderesse doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;

[284] **LE TOUT** avec dépens.

* *

[46] Air Canada se pourvoit. Les parties reprennent dans ce cadre l'essentiel des thèses qu'elles ont défendues en première instance, l'appelante invitant la Cour à réévaluer la preuve dans son entièreté, ce à quoi s'opposent les intimés.

II. ANALYSE

[47] L'appel soulève diverses questions que je reformule de la manière suivante et que j'examinerai dans l'ordre ci-dessous :

- (chapitre A) Y a-t-il lieu de réviser les constats du jugement de première instance quant au fait qu'Air Canada ne maintient plus, que ce soit sur le territoire de l'ancienne Communauté urbaine de Montréal ou à Winnipeg ou dans leurs environs, les centres qu'elle y exploitait au moment de l'entrée en vigueur de la *Loi* et qu'elle n'y maintient pas non plus d'activités équivalentes?
- (chapitre B) La procureure générale du Québec (telle qu'elle est désormais) a-t-elle l'intérêt juridique requis afin de se plaindre de cet état de fait et a-t-elle choisi le recours approprié? Qu'en est-il de l'intervenant procureur général du Manitoba?
- (chapitre C) L'état de fait constaté par le juge de première instance, le cas échéant, enfreint-il l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*?
- (chapitre D) Y a-t-il lieu de rectifier la formulation des conclusions du jugement de première instance?

[48] La logique aurait sans doute voulu que le sujet que je me propose d'aborder au chapitre B ci-dessus le soit avant celui que j'annonce au chapitre A, mais je préfère régler en premier lieu les questions de fait afin de me concentrer ensuite sur les questions de droit, dans le cadre factuel pertinent.

A. Révision des constats de fait du juge de première instance

[49] Il n'est pas inutile de rappeler, en guise de préliminaires, ce long extrait de l'arrêt *Vidéotron s.e.n.c. c. Bell ExpressVu, l.p.*³⁶ :

[52] Il semble opportun en premier lieu de rappeler les commentaires qu'une formation unanime de la Cour a déjà livrés il y a près de vingt ans dans l'arrêt *Berthiaume c. Réno-Dépôt inc.*, commentaires qui conservent toute leur pertinence ici [renvoi omis] :

L'attitude de réserve des cours d'appel vise certes les constats primaires sur l'existence même des faits et la crédibilité des témoins. Elle s'étend cependant à l'appréciation générale de l'ensemble de la preuve (voir supra, *Lapointe c. Hôpital Le Gardeur*, p. 359; aussi : *P. (D.) c. S. (C.)*, [1993] 4 R.C.S. 141, pp. 188-189, la juge L'Heureux-Dubé). Une opinion de la juge McLachlin soulignait d'ailleurs l'étendue possible de cette obligation de réserve des cours d'appel à l'égard de la souveraineté décisionnelle du juge du procès sur les faits et leur appréciation globale :

³⁶ 2015 QCCA 422 (requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée, 2015-10-15, 36414).

Il est maintenant bien établi qu'une cour d'appel ne doit modifier les conclusions d'un juge de première instance sur des questions de fait que si celui-ci a commis une erreur manifeste et dominante. En principe, une cour d'appel n'interviendra que si le juge a commis une erreur manifeste, s'il n'a pas tenu compte d'un élément de preuve déterminant ou pertinent, s'il a mal compris la preuve ou en a tiré des conclusions erronées : voir *P. (D.) c. S. (C.)*, [1993] 4 R.C.S. 141, aux pp. 188 et 189 (le juge L'Heureux-Dubé), et toute la jurisprudence qui y est citée, de même que les arrêts *Geffen c. Succession Goodman*, [1991] 2 R.C.S. 353, aux pp. 388 et 389 (le juge Wilson), et *Stein c. Le navire « Kathy K »*, [1976] 2 R.C.S. 802, aux pp. 806 à 808 (le juge Ritchie). Une cour d'appel n'est manifestement pas autorisée à intervenir pour le simple motif qu'elle perçoit la preuve différemment. Il appartient au juge de première instance, et non à la cour d'appel, de tirer des conclusions de fait en matière de preuve.» (*Toneguzzo-Norvell c. Burnaby Hospital*, [1994] 1 R.C.S. 11, p. 120, madame la juge McLachlin; aussi : *Geffen c. Goodman Estate*, [1991] 2 R.C.S. 353).

Plus loin, la même opinion précise que cette attitude s'impose à l'égard des preuves d'experts. L'évaluation de leur qualité ou de leur poids relève essentiellement du juge du procès :

Je reconnais que le principe de non-intervention d'une cour d'appel dans les conclusions de fait d'un juge de première instance ne s'applique pas avec la même vigueur aux conclusions tirées de témoignages d'expert contradictoires lorsque la crédibilité de ces derniers n'est pas en cause. Il n'en demeure pas moins que, selon notre système de procès, il appartient essentiellement au juge des faits, en l'espèce le juge de première instance, d'attribuer un poids aux différents éléments de preuve. (opinion de la juge McLachlin, p. 122; voir aussi: *Century Insurance Co. of Canada c. N.V. Bocimar S.A.*, [1987] 1 R.C.S. 1247; aussi : L. Ducharme, *Précis de la preuve*, 4e éd., Montréal, Wilson & Lafleur Ltée, 1993, pp. 169-170).

L'obligation de réserve à l'égard de l'appréciation générale de la preuve prend une importance critique à l'égard des procès complexes et de longue durée. Même en effectuant un travail exhaustif, un juge de première instance ne saurait analyser chaque détail de la preuve, rendre compte précisément de tous les aspects de cette analyse et justifier toutes les raisons qui expliqueraient éventuellement ses conclusions d'ensemble sur la qualité, le poids et les effets de la preuve (voir *Laurentide Motels c. Beauport (Ville de)*, [1989] 1 R.C.S. 705, pp. 793-794, Madame la juge L'Heureux-Dubé).

[Soulignements ajoutés.]

[53] Ces principes sont depuis longtemps ancrés en droit québécois. S'y est ajouté l'apport d'arrêts plus récents en Cour suprême du Canada et en Cour

d'appel. C'est ce que soulignait la Cour dans l'arrêt *P.L. c. Benchetrit* [renvoi omis], sous la plume du juge Morissette :

[24] [...] « Étudier le dossier » ne signifie pas refaire le procès. Dans le domaine des faits, les rôles respectifs d'une juridiction de première instance et d'une juridiction d'appel sont dictés en grande partie par des considérations institutionnelles. Un juge de première instance, tout le monde le sait, a l'avantage de scruter la preuve documentaire ou matérielle, de voir et d'entendre les témoins, et d'assister au déroulement linéaire de la preuve, au rythme auquel les parties l'administrent. Un juge d'appel a l'avantage d'être saisi longtemps avant l'audience d'un dossier qui, en principe, contient déjà toute la preuve, ou du moins tout ce qui est pertinent au pourvoi. Il peut donc d'emblée demander aux avocats des éclaircissements sur le contenu du dossier et, comme il travaille avec les transcriptions des témoignages (ce qui est rarement le cas en première instance), il peut faire des recoupements pour confronter les informations contradictoires ou divergentes que contiennent presque tous les dossiers litigieux. Mais il ne voit ni n'entend les témoins et, surtout, les contraintes de temps que lui impose sa fonction ne lui permettent pas de refaire ce que l'on attend d'un juge de première instance, c'est-à-dire un examen minutieux de la preuve au rythme auquel elle fut présentée par les parties au procès. Hors les cas qui ne laissent pas de place au doute, il est donc mal placé pour réévaluer la crédibilité des témoins. Il lui faut par ailleurs compter sur l'assistance des avocats pour repérer et évaluer les prétendues erreurs de fait sur lesquelles se fonde une partie. D'où il suit qu'affirmer sans plus de précision qu'une conclusion de fait « est contraire à l'ensemble de la preuve » n'est d'aucune utilité en appel. Et prétendre qu'une chose est « manifeste » ne suffit pas à la rendre telle. À mon avis, c'est dans ce sens que doivent se comprendre les propos du juge Fish quand il écrivait ce qui suit dans l'arrêt *H.L. c. Canada (Procureur général)*, [[2005] 1 R.C.S. 401] :

en plus de sa résonance, l'expression « erreur manifeste et dominante » contribue à faire ressortir la nécessité de pouvoir « montrer du doigt » la faille ou l'erreur fondamentale. Pour reprendre les termes employés par le juge Vancise, [TRADUCTION] « [l]a cour d'appel doit être certaine que le juge de première instance a commis une erreur et elle doit être en mesure de déterminer avec certitude l'erreur fatale » (Tanel, [1987] S.J. No. 419, p. 223, motifs dissidents, mais pas sur ce point).

« Montrer du doigt » signifie autre chose qu'inviter la Cour à porter un regard panoramique sur l'ensemble de la preuve : il s'agit de diriger son attention vers un point déterminé où un élément de preuve univoque fait tout simplement obstacle à la conclusion de fait attaquée. Si cette conclusion de fait, dont on a ainsi démontré qu'elle était manifestement fautive, compromet

suffisamment le dispositif du jugement, l'erreur sera qualifiée de déterminante et justifiera la réformation du jugement.

[54] « Montrer du doigt » veut dire autre chose qu'effectuer en quelques heures d'audience devant la Cour d'appel un survol expéditif et tendancieux des parties de la preuve (nécessairement nombreuses après plus de 50 jours de procès) qui tendent à accréditer une thèse plutôt qu'une autre. Il ne suffit pas non plus de renvoyer à plusieurs centaines de pages des annexes III a) et III b) des mémoires, puis d'affirmer que la consultation de ces extraits volumineux et sélectifs de la preuve pourra nourrir la réflexion des membres de la formation lorsqu'ils se pencheront sur certaines conclusions de fait tirées par le juge du procès [renvoi omis].

[50] Le procès de l'espèce, certes, n'a duré que huit jours (et non pas cinquante, comme dans *Vidéotron*), mais les constats et déterminations de fait du juge de première instance n'en méritent pas moins la déférence décrite ci-dessus et appellent la même norme de révision.

[51] La question se pose donc : Air Canada, qui en a le fardeau, démontre-t-elle l'erreur manifeste et déterminante dont seraient entachées les conclusions factuelles du jugement dont appel, c'est-à-dire l'erreur univoque qui y ferait obstacle?

[52] Soulignons d'abord la complexité de la preuve, notamment documentaire, présentée au juge de première instance. Cette preuve abondante, fort technique et, soulignons-le, contradictoire, repose en bonne partie sur des témoignages d'experts, mais soulève également des questions de crédibilité. Or, c'est au terme d'une analyse fouillée de cette preuve, analyse ne laissant rien au hasard et dont les présents motifs ne donnent qu'un aperçu, que le juge statue : Air Canada, même si elle conserve toujours (grâce à son propre personnel ou autrement) certaines activités d'entretien dans les régions de Montréal et de Winnipeg, n'y maintient cependant plus les centres qu'elle y exploitait au moment de l'entrée en vigueur de la *Loi* et n'y exerce pas non plus d'activités équivalentes, que ce soit directement (c'est-à-dire par ses propres employés) ou indirectement (par l'intermédiaire de sous-traitants, impartiteurs et autres fournisseurs de services).

[53] Afin d'en venir à cette conclusion, le juge se penche d'abord sur les activités de maintenance d'Air Canada, tant avant qu'au moment de l'adoption de la *Loi*, et par la suite encore. Ce faisant, il se trouve à définir et à répertorier les activités qui avaient cours dans les centres de révision qu'Air Canada exploitait à Montréal et à Winnipeg en 1988, lorsque fut sanctionnée la *Loi*, activités se rattachant à ce que l'on peut qualifier d'« entretien lourd » (« *heavy maintenance* » et « *overhaul* »). Il se trouve également à identifier ce qui, vu les changements dans les techniques et les méthodes de maintenance, correspond de nos jours à ce genre de tâches.

[54] C'est cet examen très soigné qui le mène en définitive à constater que, tenant compte de l'évolution des normes, de la technologie, des pratiques et des procédés, Air Canada ne fait plus, dans les régions de Montréal ou de Winnipeg, l'équivalent de ce qu'elle y faisait en 1988 et n'y maintient plus de centres de révision.

[55] Rien dans les moyens d'appel d'Air Canada ne permet de remettre en cause cette conclusion factuelle.

[56] La société reproche au juge une interprétation tatillonne et statique des faits, ainsi qu'une vision étroite de la nature et de l'évolution – une transformation, à vrai dire – des processus de maintenance des aéronefs; elle lui reproche d'avoir confondu les travaux de révision (« *overhaul* ») avec les travaux spécialisés, d'avoir mal saisi la notion d'« entretien lourd » (« *heavy maintenance* »), d'avoir employé des concepts surannés et d'avoir ignoré les dispositions que le *Règlement de l'aviation canadien*³⁷ consacre à la maintenance. Elle lui fait également grief d'avoir conclu au caractère insignifiant de ses activités actuelles de maintenance dans les régions en cause et d'avoir indûment écarté, sur ce point, le témoignage et le rapport de l'un de ses experts, Michel Bissonnette, qui établit plutôt qu'Air Canada se livre toujours à d'importants travaux de révision ou d'« *overhaul* », notamment à Montréal, mais dans le cadre de son entretien en ligne.

[57] Aucun de ces reproches ne saurait convaincre.

[58] Tout d'abord, ce n'est pas tant la terminologie qui importe, en l'espèce, que la réalité, et c'est à cette réalité, quelles que soient les étiquettes, que le juge de première instance a consacré son attention.

[59] Ensuite, le juge n'a aucunement ignoré l'évolution des procédures et procédés d'entretien des aéronefs, au contraire : son jugement fait très bien voir la manière dont la chose technique a changé et ce que ces changements impliquent en termes concrets. Il n'a pas manqué de renvoyer expressément au *Règlement de l'aviation canadien* et les notions qu'il a employées en rapport avec les activités d'« entretien et de révision » cadrent, par exemple, avec celles d'entretien courant (« *servicing* »), de maintenance (« *maintenance* »), de maintenance planifiée (« *scheduled maintenance* ») et de révision majeure (« *overhaul* ») que définit l'article 2 de ce règlement³⁸, de même qu'avec les exigences de maintenance prescrites par celui-ci (voir la sous-partie 71 de la partie V).

[60] Par ailleurs, ni le rapport ni le témoignage de l'expert Bissonnette ne sont de nature à entraîner la réformation des constats du juge. Le premier exprime l'avis qu'Air Canada fait toujours ou fait faire une quantité substantielle de tâches de révision (« *overhaul* ») à Montréal. Le second, sur la base de l'ensemble de la preuve, conclut

³⁷ Désormais DORS/96-433.

³⁸ Dans sa version actuelle.

plutôt à la réduction draconienne des activités de révision d'Air Canada dans la région de Montréal (comme à Winnipeg, d'ailleurs), où elle ne maintient pas non plus d'activités comparables ou équivalentes à celles qui avaient cours dans ces mêmes lieux en 1988. Le juge s'explique fort bien des raisons qui l'ont porté à accorder moins de crédibilité à la déposition de M. Bissonnette³⁹ et Air Canada ne montre pas ce en quoi il y aurait là matière à une intervention de la Cour ni pourquoi celle-ci devrait apprécier autrement le témoignage de cet expert.

[61] Une telle intervention serait d'autant moins justifiée que les propos de M. Bissonnette sont contredits à cet égard par ceux d'autres témoins (y compris des non-experts). On ne peut voir où le juge se serait trompé en considérant comme il l'a fait l'ensemble de cette preuve.

[62] Air Canada soutient enfin que les constats factuels du juge de première instance sont contraires à ceux de la Cour supérieure de justice de l'Ontario dans *International Assn. of Machinists and Aerospace Workers v. Air Canada*⁴⁰. Dans cette affaire, tranchée le 25 mai 2011, le juge Newbould, en réponse à la question de savoir si Air Canada maintient toujours des activités de révision dans les régions de Montréal et de Winnipeg, aurait en effet conclu par l'affirmative. Air Canada écrit ce qui suit dans son mémoire :

15. Le transfert d'un certain nombre d'employés d'Air Canada à Aveos a donné lieu à des contestations de la part du syndicat, ainsi qu'à un recours devant la Cour supérieure de justice de l'Ontario. Dans le cadre de ce recours, le syndicat et un officier du syndicat ayant acheté une action d'Air Canada ont prétendu que l'impartition à Aveos des activités d'entretien dit « lourd » d'Air Canada contrevient aux statuts d'Air Canada.

16. Le 25 mai 2011, le juge Newbould rejette le recours intenté contre Air Canada (« **Jugement Newbould** »). Il conclut d'abord que le syndicat n'a pas l'intérêt juridique requis pour agir à titre de plaignant en vertu de la LCSA afin de contraindre Air Canada à respecter ses statuts. Le juge Newbould conclut également que l'impartition de travaux d'entretien à Aveos ne contrevient pas aux statuts. Enfin, il détermine que même sans tenir compte du travail d'entretien effectué par Aveos, Air Canada respecte ses statuts en raison des activités d'entretien qu'elle effectue elle-même. Ce jugement n'a pas été porté en appel.

[...]

83. N'eût été les erreurs de droit du premier juge quant à l'interprétation de l'expression « révision », il aurait été obligé de conclure que les tâches de révision effectuées par Air Canada à Montréal suffisent amplement à faire du

³⁹ Jugement de première instance, paragr. 208 à 216.

⁴⁰ Précité, note 33 (« Jugement Newbould »).

centre de maintenance de Montréal un centre d'entretien et de révision au sens de la LPPCAC. D'ailleurs, c'est exactement ce que conclut le Jugement Newbould sur la base de sensiblement la même preuve. Sur ce point, et bien d'autres, le jugement dont appel et le Jugement Newbould sont en contradiction flagrante.

[63] Assurément, Air Canada ne peut invoquer ici la chose jugée⁴¹ (art. 2848 C.c.Q.), puisque chose jugée, manifestement, il n'y a pas, le jugement Newbould ne concernant pas les mêmes parties et n'ayant pas la même cause. Ce jugement tranche en effet le différend existant entre, d'une part, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale ainsi qu'un certain David Ritchie et, d'autre part, Air Canada et ACTS/Aveos, les premiers prétendant que la seconde ne se décharge pas de ses obligations en faisant exécuter son travail d'entretien et de maintenance par la troisième, en sous-traitance. Le juge Newbould décrit ainsi le litige :

[1] The applicant International Association of Machinists and Aerospace Workers ("IAMAW") applies for various heads of relief, including declarations of rights and injunctive relief, arising from the sale by Air Canada of part of its heavy maintenance operations and the transfer of employees from Air Canada to the respondent Aveos Fleet Performance Inc. ("Aveos"). On the hearing of this application, IAMAW limited its claims at this stage to declaratory relief.

[2] This application was commenced on March 18, 2011. Several heads of relief are applied for, some of which are (i) a declaration that Air Canada is in breach of section 6(1)(d) of the *Air Canada Public Participation Act*, R.S.C. 1985, c. 35 (4th Supp.) ("ACPPA") which requires Air Canada to include in its corporate articles provisions requiring Air Canada to "maintain operational and over-haul centres" in Winnipeg, Montreal and Mississauga; (ii) a declaration that Air Canada is in breach of s. 6(1)(d) of ACPPA because its articles do not contain provisions requiring Air Canada to maintain operational and overhaul centres in Winnipeg, Montreal and Mississauga and an order requiring Air Canada to include those provisions in its articles; (iii) a declaration that Air Canada is not in compliance with ACPPA and its articles because it is not maintaining operational and overhaul centres in Winnipeg, Montreal and Mississauga; (iv) an order directing Air Canada to maintain operational and overhaul centres in Winnipeg, Montreal and Mississauga; and (v) a permanent injunction restraining Air Canada from breaching ACPPA or its articles.

[...]

[4] Although IAMAW claimed in its application and on the injunction motion that the articles of Air Canada did not contain the provisions as required in section 6(1)(d) of ACPPA, on the hearing of the application it took the position

⁴¹ Comme le suggère sa défense amendée du 9 juillet 2012, aux paragr. 92 et s.

that the articles were in compliance with ACPA and that the issue was whether Air Canada was in compliance with its articles.

[Je souligne.]

[64] Il appert par ailleurs qu'en 2009, l'Association, Air Canada et Aveos ont réglé une affaire pendante devant le Conseil canadien des relations industrielles. L'entente contient la quittance suivante, que reproduit le paragraphe 21 du jugement Newbould :

The parties acknowledge and agree that the terms of this Memorandum of Agreement together with the award of arbitrator Martin Teplitsky or such other arbitrator as he may designate and related orders or directions of the CIRB are exhaustive of the rights of any Air Canada Employee affected by the sale of the business of ACTS LP and that no party will assert any claim, demand or grievance related or arising from the transitioning of Air Canada Employees to Aveos except in accordance with this Memorandum of Agreement.

[65] D'où le débat que doit trancher le juge et qu'il résume ainsi :

[28] Air Canada and Aveos contend that neither IAMAW nor David Ritchie has standing to bring this application. As the application is now based not on an alleged breach of ACPA but rather an alleged breach of Air Canada's articles of continuance, the issue of standing is whether IAMAW or Mr. Ritchie has standing to apply under section 247 of the CBCA. [...]

[Je souligne.]

[66] Le juge fait droit à la prétention d'Air Canada et d'Aveos. À son avis, en effet, l'Association n'a pas l'intérêt que requiert l'article 238 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* aux fins du recours prévu par l'article 247 de la même loi, et ce, en raison de la quittance dont il a été fait état plus haut. Quant à M. Ritchie, actionnaire d'Air Canada et dirigeant syndical, quoiqu'il ait en apparence cet intérêt, son recours doit être rejeté, puisqu'il est « *being used to advance the interests of IAMAW* »⁴², que « *[h]e seeks no relief to protect his shareholder interest in Air Canada* »⁴³, qu'aucune preuve n'a été faite du péril qui guetterait les intérêts des actionnaires⁴⁴ et que « *[i]n considering whether discretion to make an order under section 247 should be exercised, Mr. Ritchie cannot be divorced from the actions of IAMAW* »⁴⁵, notamment en rapport avec la quittance de 2009.

[67] Cependant (et ceci nous ramène à l'argument qu'Air Canada oppose aux déterminations factuelles de l'espèce), tout en soulignant qu'il n'est pas tenu de le faire vu ses conclusions sur l'intérêt et la quittance, le juge Newbould estime néanmoins utile

⁴² Jugement Newbould, paragr. 42.

⁴³ *Ibid.*

⁴⁴ *Id.*, paragr. 43.

⁴⁵ *Id.*, paragr. 44.

d'exposer son opinion sur la question de savoir si Air Canada, en agissant comme elle le fait, se conforme à la clause de ses statuts qui reproduit (ou, plus exactement, vise à reproduire⁴⁶) l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*⁴⁷. Son propos relève clairement de l'*obiter dictum*, ainsi que le notent à juste titre les paragraphes 197 et 204 du jugement dont appel.

[68] Le juge Newbould résume ainsi l'argument principal de l'Association :

[68] IAMAW's primary contention is that to "maintain" the operational and overhaul centres, Air Canada must own and control those centres, which it is not doing as a result of the sale of the business by ACE first to ACTS LP and then to Aveos. That is, IAMAW asserts that to "maintain" means to own and control the centres and not to have them operated by Aveos under various contracts and leases.

[69] Le juge rejette cette proposition. Il estime en effet que l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* n'empêche pas Air Canada de recourir à la sous-traitance en vue de maintenir des centres de révision à Montréal et à Winnipeg et d'y effectuer de la maintenance lourde, ou l'équivalent. Or, c'est précisément ce qu'elle fait en confiant ce genre de travaux à Aveos. De toute façon, se fondant sur le témoignage de M. Bissonnette (celui-là même qu'entendra ici le juge de première instance), le juge Newbould estime qu'Air Canada elle-même exécute des travaux de maintenance lourde, et ce, dans le cours de son entretien en ligne (le juge parlera de « *certain overhaul functions* »⁴⁸). Il conclut que l'Association « *has not established on the record that Air Canada has not on its own maintained operational and overhaul centres in Montreal, Winnipeg and Mississauga* »⁴⁹. En définitive, il écrit que :

[97] In summary I find that Air Canada does maintain operational and overhaul centres in those cities by maintaining overhaul operations under its contracts with Aveos and by itself maintaining certain overhaul functions through its line maintenance operations.

[70] Cet avis n'a pas la portée de la présomption simple dont parlent parfois la doctrine et la jurisprudence pour décrire l'effet rattaché aux constats factuels posés par un jugement n'ayant pas l'effet de la chose jugée sur un autre litige⁵⁰, ou alors cette

⁴⁶ Sur ce point, voir *infra*, paragr. [125] à [130].

⁴⁷ Jugement Newbould, paragr. 60 : « In light of my previous findings regarding standing and the effect of the release clause, it is not necessary to deal with the argument of IAMAW that Air Canada is not in compliance with its articles of continuance that require that it shall maintain operational and overhaul centres for its aircraft or their components in the City of Winnipeg, the City of Mississauga and the Montreal Urban Community. However, in light of the extensive arguments made in this application, I shall do so. »

⁴⁸ *Id.*, paragr. 93.

⁴⁹ *Id.*, paragr. 96.

⁵⁰ Voir par exemple : Jean-Claude Royer, *La preuve civile*, 4^e éd., par Jean-Claude Royer et Sophie Lavallée, Cowansville, Éditions Yvon Blais inc., 2008, paragr. 820, p. 690-691; Léo Ducharme, *Précis de la preuve*, 6^e éd., Montréal, Wilson & Lafleur ltée, 2005, paragr. 575 et 578, p. 228 et 229. Voir aussi : *Jean-Paul Beaudry ltée c. 4013964 Canada inc.*, 2013 QCCA 792, J.E. 2013-916, paragr. 35 et s.

présomption a été réfutée en l'instance. Il s'agit d'un fait ordinaire dont le juge de première instance pouvait tenir compte⁵¹, sans doute, et sur lequel il s'est d'ailleurs penché. On ne saurait toutefois, pour des raisons évidentes⁵², en faire un élément concluant, puisque – et cela est capital – le contexte du litige dont le juge est ici saisi n'est pas le même, pas plus que la question à débattre⁵³. On contestait en effet devant le juge Newbould la délégation des activités de maintenance lourde d'Air Canada à Aveos : or, Aveos n'existe plus et les activités qui lui étaient confiées le sont maintenant à d'autres, qui, pour une large part, exercent à l'extérieur des régions de Montréal et de Winnipeg (et plus exactement à l'extérieur même du Canada). C'est de ce plus récent état de fait que l'on discute devant la Cour supérieure du Québec et sur lequel statue le jugement dont appel. En 2011, le juge Newbould pouvait bien, en *obiter*, opiner qu'Air Canada se conformait à la *Loi* en sous-traitant ses activités de maintenance lourde à Aveos (qui opérait dans les mêmes lieux) ou qu'Air Canada se livrait encore, à cette époque, à des activités de maintenance lourde à même sa maintenance en ligne, mais ce constat ne lie en rien le juge de l'espèce qui statue, en 2013, en fonction de la preuve administrée devant lui sur une tout autre cause d'action.

[71] Bref, au regard de l'entièreté de la preuve contradictoire qui lui a été soumise, incluant le jugement Newbould, le juge de première instance conclut que :

[247] Comme nous l'avons vu, la réalité est que, mis à part un contrat de sous-traitance octroyé à Standard Aero pour une famille de moteurs, il n'y a plus d'entretien lourd à Winnipeg, le seul entretien s'y effectuant par A/C étant la maintenance en ligne pour les avions de passage.

[248] La situation à Montréal n'est guère mieux. Si certains travaux faits lors de l'entretien en ligne peuvent être qualifiés de « révision » ou « overhaul », il s'agit d'une quantité dérisoire par rapport à ce qui se faisait jusqu'en mars 2012. À la lumière de l'ensemble de la preuve, les faits ne supportent pas la position exprimée par A/C.

[72] Il n'y a rien à redire à cette double conclusion, et moins encore au vu de la norme d'intervention applicable.

⁵¹ Voir : *Pierre-Louis c. Québec (Ville de)*, 2014 QCCA 1554, J.E. 2014-1553 (requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée, 2015-07-16, 36055), paragr. 22 et s. ainsi que 50 et s.; *Solomon c. Québec (Procureur général)*, 2008 QCCA 1832, [2008] R.J.Q. 2127.

⁵² N'en mentionnons qu'une : nous ignorons quelle preuve a été soumise au juge Newbould, sauf pour ce qu'il en rapporte dans son jugement. Voir à ce propos, par analogie : *Pierre-Louis c. Québec (Ville de)*, précité, note 51, paragr. 22 et s. (notamment paragr. 38.). De façon générale, on consultera aussi les paragr. 50 et s. de ce même arrêt, où l'on rappelle notamment que la pertinence de ce fait juridique qu'est un jugement antérieur est moins grande lorsqu'il s'agit d'un jugement en matière civile, plutôt qu'en matière pénale, considérant le fardeau de preuve.

⁵³ Jugement de première instance, paragr. 204.

B. Intérêt de la procureure générale du Québec et du procureur général du Manitoba et caractère approprié du recours

[73] La procureure générale du Québec et, accessoirement, le procureur général du Manitoba ont-ils l'intérêt d'agir en l'espèce? Ont-ils exercé le recours approprié?

[74] Se fondant notamment sur l'enseignement de la Cour suprême dans *Canada (Procureur général) c. Downtown Eastside Sex Workers United Against Violence Society*⁵⁴, le juge de première instance répond à ces questions par l'affirmative⁵⁵.

[75] Reprenant les moyens présentés lors du procès⁵⁶, Air Canada s'inscrit en faux contre cette conclusion. À son avis, la procureure générale du Québec n'a aucun intérêt juridique, direct et personnel à l'action entreprise, que ce soit pour faire vérifier la conformité des statuts de la société à la *Loi* ou celle de ses agissements aux statuts ou à la *Loi*. Cette action, sous l'un et l'autre rapports, ne saurait être justifiée par l'intérêt de droit public que lui a indûment reconnu le juge de première instance, qui a commis la même erreur en ce qui concerne le procureur général du Manitoba.

[76] Elle fait par ailleurs valoir que « [l]e texte, le contexte et l'objet de la LPPCAC mènent [...] à la conclusion que l'intention du Parlement était de créer, par le biais de l'art. 6(1)d) de la LPPCAC, une obligation de nature corporative, dont l'objectif ultime serait atteint par la voie indirecte de dispositions contenues dans les clauses de prorogation d'Air Canada »⁵⁷. La mise en œuvre de cette obligation ne pourrait se faire que par les voies de recours qu'institue la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et, en l'occurrence, par celle de l'article 247. Or, ce n'est pas sur cette disposition – au contraire exclue expressément⁵⁸ – que la procureure générale du Québec a choisi de fonder son recours, qui ne saurait donc être reçu. Eût-elle décidé d'y recourir, de toute façon, qu'elle n'aurait vraisemblablement pas eu qualité pour agir, c'est-à-dire se porter plaignante au sens de l'article 238 de cette loi.

[77] Pour répondre à ces moyens, il faut préliminairement s'intéresser à l'essence du litige. La question de l'intérêt ou de la qualité pour agir, tout comme celle du véhicule procédural approprié, ne peut en effet être dissociée de l'identification de l'enjeu juridique. Qu'en est-il ici?

[78] La réponse s'impose à l'évidence : l'on se demande ici si Air Canada respecte l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*, ce qui suppose la détermination du sens et de la portée de cette disposition. C'est là le cœur du débat. Les parties divergent là-dessus d'opinion : la procureure générale du Québec, soutenue par le procureur général du Manitoba, voit

⁵⁴ [2012] 2 R.C.S. 524.

⁵⁵ Jugement de première instance, paragr. 160 et s.

⁵⁶ Voir *supra*, paragr. [40] et [41].

⁵⁷ Mémoire de l'appelante, paragr. 47.

⁵⁸ Voir *supra*, paragr. [38].

dans l'alinéa 6(1)d) une obligation directe qu'Air Canada, à son avis, enfreint en ne maintenant plus de centre de révision à Montréal; Air Canada soutient pour sa part que cette même disposition lui impose une obligation purement « corporative » (c'est-à-dire relevant uniquement du droit des sociétés), à laquelle elle se conforme, d'ailleurs, et dont le législateur aurait voulu assurer la mise en œuvre par le seul biais du recours prévu par l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Mais que les parties ne s'entendent pas sur la signification de l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* ne change rien à la nature de l'affaire, qui est d'interpréter cette disposition, dont il s'agit ensuite de vérifier l'observance dans les faits de l'espèce. C'est là l'enjeu du litige et c'est à cette aune que doivent être mesurés 1° l'intérêt juridique de la procureure générale du Québec et du procureur général du Manitoba (*infra*, paragr. [79] et s.) et 2° l'à-propos du véhicule procédural choisi pour faire valoir cet intérêt (*infra*, paragr. [94] et s.).

1. Intérêt général à poursuivre

[79] Qu'en est-il donc de l'intérêt de la procureure générale du Québec d'intenter le présent recours et celui du procureur général du Manitoba d'y intervenir? Dans son mémoire (car ce moyen ne fut guère discuté lors de l'audience d'appel), Air Canada écrit que :

113. L'objet principal de la LPPCAC, nous l'avons vu, était de transformer Air Canada d'une société d'État fédérale en une société commerciale privée. Cette loi ne concerne aucunement l'État québécois, ne lui impose aucune obligation et ne lui confère aucun droit. Le premier juge a erré en permettant au PGQ d'étendre son rôle au-delà des compétences législatives du Québec et de s'immiscer dans la gestion interne d'Air Canada ainsi que dans des secteurs de réglementation qui relèvent des autorités fédérales.

114. Il est manifeste que le PGQ n'a aucun intérêt juridique direct et personnel à faire valoir en l'espèce, que le premier juge a d'ailleurs reconnu à tout le moins implicitement, en lui conférant la qualité pour agir en droit public. Cette décision, bien qu'elle soit discrétionnaire, est néanmoins entachée par une erreur de principe.

115. Le critère pour reconnaître la qualité pour agir en droit public comporte trois facteurs : (1) l'affaire soulève-t-elle une question justiciable sérieuse; (2) le demandeur a-t-il un intérêt réel dans la question; et (3) la procédure représente-t-elle une manière raisonnable et efficace de soumettre la question à la cour? Le fardeau de démontrer que ces facteurs sont satisfaits repose sur le demandeur.

[...]

121. Une question cruciale pour l'application du troisième facteur, et qui ne figure aucunement dans l'analyse du premier juge, est l'existence d'autres

demandeurs potentiels, notamment ceux qui possèdent de plein droit la qualité pour agir. Comme l'écrit le juge Cromwell :

Toutes les autres considérations étant égales par ailleurs, un demandeur qui possède de plein droit la qualité pour agir sera généralement préféré.

122. En l'espèce, nombreux sont les autres demandeurs avec la qualité, l'intérêt et les ressources nécessaires et la capacité de saisir les tribunaux de ce litige, qu'il s'agisse de question du respect par Air Canada de l'art. 6(1)d) LPPCAC ou de celle, distincte, du respect de ses statuts corporatifs.

[Renvois omis.]

[80] Avec égards, il me paraît au contraire que la procureure générale du Québec possède l'intérêt juridique requis pour débattre des questions en litige. Il en va de même du procureur général du Manitoba, qui a l'intérêt suffisant pour intervenir.

[81] De façon générale, on verrait mal, sans aucun doute, que les procureurs généraux des provinces ou du Canada se mettent à intervenir de manière routinière dans des litiges de droit privé mus entre personnes de droit privé, ou encore se mêlent activement du contrôle des affaires internes des sociétés par actions. Or, Air Canada est une personne morale de droit privé et l'on pourrait donc penser, de prime abord, que ses décisions d'affaires sont non seulement hors du champ du droit public, mais aussi hors du champ de l'intérêt public et, par là même, hors du domaine ordinaire des procureurs généraux⁵⁹.

[82] Il est cependant des situations où l'existence de questions d'intérêt public justifie l'action des procureurs généraux et même celle d'autres justiciables, ainsi que le reconnaissent, par exemple, les arrêts *Downtown Eastside*⁶⁰ et *Manitoba Metis Federation Inc. c. Canada (Procureur général)*⁶¹. Qu'en est-il en l'espèce? Les questions de savoir ce que signifie l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* et de savoir si Air Canada y contrevient sont-elles d'intérêt public, ce qui, au chapitre de la qualité et de l'intérêt pour agir, permet l'approche large que préconisent les arrêts *Downtown Eastside* et *Manitoba Metis Federation Inc.*?

[83] C'est le cas : droit public et intérêt public sont bel et bien en cause ici, et ce, en raison du cadre législatif propre à la société. En effet, la décision législative par laquelle une entité publique devient une entité privée et la loi qui manifeste cette volonté appartiennent au champ du droit public, notamment en ce qu'elles touchent les biens de l'État, et plus exactement ceux dont il choisit de se départir. C'est également, inutile d'insister, une décision d'intérêt public. Pareillement, les conditions impératives dont, le

⁵⁹ Le tout sous réserve des art. 95, 97, 99, 828 ou 844 *C.p.c.*

⁶⁰ Précité, note 54.

⁶¹ [2013] 1 R.C.S. 623.

cas échéant, le législateur assortit cette opération de transition du domaine public au domaine privé sont tout à la fois de droit public, d'intérêt public et d'ordre public.

[84] En l'espèce, c'est précisément d'une telle loi qu'il s'agit, prévoyant des conditions dont il faut établir le sens et vérifier l'application. Bien qu'elle soit devenue une personne morale de droit privé régie généralement par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, Air Canada demeure soumise à la *Loi*, dont les prescriptions, rappelons-le, prévalent⁶². L'enjeu du litige ne relève donc pas seulement du droit privé, mais aussi du droit public en ce qu'il se rattache à une obligation législative fondée sur une considération d'intérêt public (à savoir le maintien des centres de révision de Montréal et de Winnipeg). L'affaire n'a rien de constitutionnel, sans doute, mais les questions ou les sujets « d'intérêt public » ne sont pas restreints à ce domaine.

[85] En ce sens, c'est d'un contrôle de légalité dont il est ici question, quoiqu'il ne s'agisse pas de contrôler les actes de l'État, mais ceux d'une personne morale désormais de droit privé (laquelle demeure par ailleurs assujettie au pouvoir de contrôle et de surveillance de la Cour supérieure, pouvoir consacré – mais non limité – par l'art. 33 *C.p.c.*).

[86] S'agissant d'une question d'intérêt public, il faut cependant vérifier que les conditions de qualité/intérêt pour agir sont remplies. Ces conditions, que l'on connaît, ont été réitérées dans *Downtown Eastside* : « (1) une question justiciable et sérieuse est-elle soulevée?, (2) le demandeur a-t-il un intérêt réel ou véritable dans l'issue de cette question? et (3) compte tenu de toutes les circonstances, la poursuite proposée constitue-t-elle une manière raisonnable et efficace de soumettre la question aux tribunaux? »⁶³. À mon avis, une réponse affirmative s'impose ici, ces trois conditions devant être appliquées « d'une manière souple et téléologique »⁶⁴.

[87] La question que soulèvent les procureurs généraux est en effet justiciable (il s'agit d'une question classique d'interprétation de la loi et de vérification de son application à une situation factuelle précise⁶⁵) et sérieuse (c'est-à-dire qu'elle constitue une question importante⁶⁶). Air Canada ne le conteste d'ailleurs pas.

[88] Il s'agit en outre d'une question à la solution de laquelle tant la procureure générale du Québec que le procureur général du Manitoba, à titre d'intervenant, ont « un intérêt réel ou véritable » (« *a real stake or a genuine interest* ») au sens où on l'entend dans *Downtown Eastside*⁶⁷, ne serait-ce que pour les raisons exposées aux

⁶² C'est ce qu'édicte le paragr. 2(3) de la *Loi*, avec le renfort de l'al. 7*b*), qui interdit à Air Canada d'établir des statuts ou des règlements incompatibles avec les dispositions du paragr. 6(1).

⁶³ *Downtown Eastside*, précité, note 54, paragr. 37.

⁶⁴ *Canada (Procureur général) c. Barreau du Québec*, 2014 QCCA 2234, J.E. 2015-20 (requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême rejetée, 2015-07-02, 36290), paragr. 6.

⁶⁵ *Downtown Eastside*, précité, note 54, paragr. 40.

⁶⁶ *Id.*, paragr. 42.

⁶⁷ *Id.*, paragr. 2 et 43.

paragraphe 3 et 5 du jugement de première instance, et qui se rapportent à des faits admis par Air Canada. Ce type d'intérêt ne serait peut-être pas conforme à l'article 55 *C.p.c. stricto sensu*, mais, vu la nature de la question soulevée et le contexte législatif particulier du litige, il suffit.

[89] Enfin, la procédure entreprise par la procureure générale du Québec et que soutient le procureur général du Manitoba est une manière raisonnable et efficace de saisir les tribunaux. Ainsi que l'expliquent la juge en chef McLachlin et la juge Karakatsanis dans les motifs majoritaires de l'arrêt *Manitoba Metis Federation Inc.*⁶⁸ :

[42] Les juridictions inférieures n'ont pas reconnu que la MMF avait qualité pour intenter l'action. Au procès, le juge MacInnes a conclu que la MMF ne satisfaisait pas au troisième volet du test énoncé dans *Conseil canadien des Églises*, parce que la participation des demandeurs individuels démontrait qu'il existait une autre manière raisonnable et efficace de soumettre la question à la cour. La Cour d'appel a refusé d'intervenir dans la décision discrétionnaire du juge MacInnes au sujet de la qualité pour agir.

[43] Les juridictions inférieures ne disposaient pas de la décision de notre Cour dans *Canada (Procureur général) c. Downtown Eastside Sex Workers United Against Violence Society*, 2012 CSC 45, [2012] 2 R.C.S. 524. Dans cet arrêt, la Cour a rejeté l'application stricte de la troisième condition relative à la qualité pour agir. Le fait qu'il y ait d'autres demandeurs n'exclut pas nécessairement la qualité pour agir dans l'intérêt public; il s'agit de savoir si la présente instance constitue un moyen raisonnable et efficace de soumettre la question à la cour. Les conditions à remplir pour se voir reconnaître la qualité pour agir dans l'intérêt public doivent être appréciées de façon souple et libérale, au regard des objectifs sous-jacents des restrictions quant aux personnes à qui il convient de reconnaître la qualité pour intenter une action devant les tribunaux. Même en présence d'autres demandeurs ayant un intérêt direct dans le litige, il est permis au tribunal de se demander si le demandeur d'intérêt public offrira une perspective particulièrement utile ou distincte sur la question à trancher.⁶⁹

[Je souligne.]

[90] C'est certainement le cas ici, alors que la procureure générale du Québec, assistée du procureur général du Manitoba, présente une requête en jugement déclaratoire visant à faire déterminer si Air Canada se conforme à la *Loi*. Sans doute d'autres auraient-ils eu un intérêt à poursuivre (on peut penser au procureur général du Canada, au directeur nommé en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, aux actionnaires ou aux travailleurs actuels ou anciens d'Air Canada ou même à ceux

⁶⁸ Précité, note 61.

⁶⁹ Les juges Rothstein et Moldaver, dissidents dans cette affaire, sont toutefois d'accord avec ce point de vue. Voir le paragr. 160 *in fine* de leurs motifs (sous la plume du juge Rothstein) : « Je conviens [...] que la Manitoba Metis Federation a qualité pour agir en l'espèce ».

d'Aveos, vu les circonstances), mais leur intérêt ne disqualifie nullement les intimés, qui ont également l'intérêt pour agir et faire valoir une perspective particulièrement utile sur la question en litige.

[91] Cette conclusion est, par ailleurs, conforme à l'article 828 *C.p.c.*, disposition rarement utilisée et peu commentée⁷⁰, dont il convient de dire quelques mots. Cet article, auquel on peut recourir lorsque l'intérêt public est en cause⁷¹ (ce qui est ici le cas), confère expressément à la procureure générale du Québec le droit – et donc, concomitamment, l'intérêt juridique – d'agir en justice pour faire sanctionner, entre autres choses, le comportement d'une personne morale qui, de manière répétée, ne se conforme pas aux lois régissant son état, sa capacité ou son statut ou exerce des pouvoirs qui ne sont pas de son ressort⁷². La question soulevée ici par la procureure générale du Québec au sujet de la conduite d'Air Canada est de cet ordre.

[92] Le fait que cette société soit une création du Parlement n'est pas un obstacle, la Cour suprême ayant déjà décidé que l'article 828 *C.p.c.* s'appliquait aux personnes morales de constitution fédérale, aussi bien qu'à celles qui sont créées en vertu des lois québécoises⁷³. L'article 829 *C.p.c.* autorise la procureure générale à exiger la

⁷⁰ Voir : Pierre Lemieux, «Des procédures relatives aux personnes morales», dans Denis Ferland et Benoît Emery, *Précis de procédure civile du Québec*, 4^e éd., vol. 2, Cowansville, Éditions Yvon Blais, 2003, p. 626 et s. Voir également : Michel Perreault, *Le droit des sociétés par actions et des personnes morales au Québec*, 3^e éd., Montréal, Wilson & Lafleur Ltée, 2011, paragr. 698; Paul Martel, *La société par actions au Québec – Les aspects juridiques*, Montréal, Éditions Wilson & Lafleur Ltée/Martel Ltée, 2015, paragr. 9-40.

⁷¹ Pierre Lemieux, précité, note 70, p. 627.

⁷² C'est le paragraphe 3 de l'article 828 *C.p.c.* qui le précise :

828. Le procureur général, ainsi que tout intéressé, a droit d'action pour demander au tribunal de prononcer les sanctions prévues par la loi, dans les cas suivants :

1^o lorsque la constitution de la personne morale n'a pas été faite suivant la loi;

2^o lorsque la personnalité juridique a été obtenue par dol ou accordée dans l'ignorance de quelque fait essentiel;

3^o lorsque la personne morale, ses fondateurs ou leurs ayants cause, ses administrateurs ou ses dirigeants agissent, de façon répétée, au mépris des lois qui régissent leur état, capacité et statut, ou encore exercent des pouvoirs qui ne sont pas du ressort de la personne morale;

4^o lorsque la personne morale fait ou omet de faire un acte dont la commission ou l'omission équivaut à une renonciation à ses droits.

828. The Attorney General and any interested person may take action to ask the court to impose the sanctions prescribed by law, in the following cases:

(1) when the legal person has not been constituted according to law;

(2) when juridical personality has been obtained by fraud or granted in ignorance of some material fact;

(3) when the legal person, its founders or their successors, its directors or senior officers, act repeatedly in contravention of the laws governing their profession, capacity or status, or exercise powers that are not within the competence of a legal person;

(4) when the legal person performs or omits to perform an act the performance or omission of which amounts to a surrender of its rights.

[Je souligne.]

⁷³ *People's Holding Co. v. Attorney-General of Quebec*, [1931] S.C.R. 452, p. 458. Voir aussi : *Guimond c. National Real Estate & Investment Company of Canada*, (1915) 16 R.P. 328.

dissolution de la personne morale délinquante⁷⁴, mais elle n'y est pas restreinte et toute autre sanction prévue par le *Code de procédure civile* ou d'autres lois peut être demandée, ce qui inclut certainement le recours en jugement déclaratoire. De toute façon, peu importe la sanction recherchée, il demeure que l'existence même de l'article 828 *C.p.c.* sous-entend nécessairement la reconnaissance de l'intérêt juridique de la procureure générale du Québec à agir en ces matières. Quant au procureur général du Manitoba, on peut, au sens de l'alinéa introductif du même article 828 *C.p.c.*, lui conférer en l'espèce le statut de « personne intéressée » au recours entrepris par son homologue québécoise (« *interested person* »).

[93] Dans un autre ordre d'idées, je note enfin – et cela me semble déterminant – que l'article 3 de la *Loi* énonce expressément que « [l]a présente loi lie Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province » (« *[t]his Act is binding on Her Majesty in right of Canada or a province* »). Si le Parlement, alors qu'il privatise une société d'État fédérale œuvrant dans un domaine de compétence fédérale exclusive (aéronautique), croit nécessaire ou opportun de préciser que la loi lie la Couronne provinciale, c'est qu'il reconnaît l'intérêt des provinces dans la mise en application de la *Loi* ou leur confère un tel intérêt⁷⁵. En l'occurrence, le Québec, appuyé par le Manitoba, fait simplement valoir cet intérêt.

2. Opportunité du recours choisi par la procureure générale du Québec

[94] Qu'en est-il maintenant de l'argument d'Air Canada au sujet de l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, disposition qui prescrirait la seule voie de recours que pouvait emprunter la procureure générale pour faire valoir son point de vue?

[95] La difficulté de cet argument tient au fait que la proposition de la société au sujet de l'article 247 découle d'abord et avant tout du sens qu'elle donne à l'alinéa 6(1)d) de

⁷⁴ Voir à ce propos : *Fédération des producteurs acéricoles du Québec c. Regroupement pour la commercialisation des produits de l'érable inc.*, [2006] 2 R.C.S. 591. Dans cette affaire, cependant, le juge Deschamps, pour la Cour, note que le procureur général du Québec n'avait pas demandé la dissolution de la société.

⁷⁵ Une brève recherche sur le *Site Web de la législation (Justice)* (voir <http://laws-lois.justice.gc.ca/Recherche/Recherche.aspx>, site consulté le 16 octobre 2015) permet de répertorier plus d'une centaine de lois fédérales comportant une disposition semblable à celle de l'art. 3 de la *Loi* et par laquelle on entend lier Sa Majesté du chef d'une province. Dans la très grande majorité de ces cas, l'intérêt provincial – et la nécessité de son assujettissement à la loi au vu de la compétence fédérale sur l'objet de celle-ci – s'impose comme une évidence. Pensons ici aux lois suivantes : *Loi sur la radiodiffusion* (L.C. 1991, ch. 11), *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* (L.R.C. (1985), ch. B-3), *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes* (L.C. 2000, ch. 17), *Loi sur les télécommunications* (L.C. 1993, ch. 38), *Loi sur les produits agricoles au Canada* (L.R.C. (1985), ch. 20 (4^e suppl.)), *Loi fédérale sur les hydrocarbures* (L.R.C. (1985), ch. 36 (2^e suppl.)), *Loi sur le parc marin du Saguenay — Saint-Laurent* (L.C. 1997, ch. 37), *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (précitée, note 23), etc. On peut en inférer que, même là où la chose paraît moins évidente, un tel intérêt existe ou, du moins, est reconnu ou conféré par le Parlement.

la *Loi* : en choisissant l'inclusion aux statuts d'Air Canada de la mention prévue par cette disposition, le législateur aurait laissé à la société et à son conseil d'administration le soin de mettre cette restriction en œuvre, en la conciliant avec ses autres impératifs, le tout selon la règle de l'appréciation commerciale, qui n'exige qu'une décision raisonnable. Le contrôle de la conformité d'une telle décision avec les statuts de la société ne pourrait alors se faire que dans le cadre de l'article 247 de la *Loi sur les sociétés par actions*, qui oblige le juge à faire preuve de déférence envers les choix des administrateurs. Et comme la procureure générale du Québec a spécifiquement exclu le recours à l'article 247, sa demande, qui nécessite que l'on se penche sur le caractère raisonnable de la décision d'Air Canada et de ses administrateurs, serait irrecevable.

[96] Mais ce qu'on voit là est que la proposition procédurale d'Air Canada, en réalité, est entièrement tributaire et, même, indissociable de son interprétation de l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*. Cela étant, on ne peut certainement pas conclure que l'action de la procureure générale était d'emblée irrecevable parce qu'elle ne reposait pas sur l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Le juge aurait peut-être pu rejeter le recours pour cette raison s'il s'était, en définitive, rangé à l'interprétation qu'Air Canada donne à l'alinéa 6(1)d), mais cela ne signifie pas qu'il n'a pas été valablement saisi du litige.

[97] De toute façon, à mon avis, même si Air Canada avait raison de prétendre que l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* lui impose une obligation strictement « corporative » dont la mise en œuvre relève du droit des sociétés par actions, sa prétention procédurale ne saurait être retenue.

[98] Je concède que la procureure générale du Québec aurait sans doute pu asseoir son recours sur l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Cette disposition doit être lue en conjonction avec l'article 238 de la même loi :

238. Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

[...]

« plaignant »

a) Le détenteur inscrit ou le véritable propriétaire, ancien ou actuel, de valeurs mobilières d'une société ou de personnes morales du même groupe;

b) tout administrateur ou dirigeant, ancien ou actuel, d'une société ou de personnes morales du même groupe;

c) le directeur;

d) toute autre personne qui, d'après

238. In this Part,

[...]

“complainant” means

(a) a registered holder or beneficial owner, and a former registered holder or beneficial owner, of a security of a corporation or any of its affiliates,

(b) a director or an officer or a former director or officer of a corporation or any of its affiliates,

(c) the Director, or

(d) any other person who, in the discretion of a court, is a proper

un tribunal, a qualité pour présenter les demandes visées à la présente partie.

[...]

247. En cas d'inobservation, par la société ou ses administrateurs, dirigeants, employés, mandataires, vérificateurs, fiduciaires, séquestres, séquestres-gérants ou liquidateurs, de la présente loi, de ses règlements d'application, des statuts, des règlements administratifs de la société ou d'une convention unanime des actionnaires, tout plaignant ou créancier a, en plus de ses autres droits, celui de demander au tribunal de leur ordonner de s'y conformer, celui-ci pouvant rendre à cet effet les ordonnances qu'il estime pertinentes.

[Je souligne.]

[99] Dans la mesure où elle aurait voulu soutenir qu'Air Canada ne se conforme pas à ses statuts, la procureure générale du Québec, à supposer qu'elle ait qualité de plaignante au sens de l'alinéa *d*) de la seconde définition de l'article 238 (ce qui est vraisemblablement le cas), aurait donc pu s'autoriser de l'article 247.

[100] Mais qu'elle ait pu le faire ne signifie pas qu'elle devait le faire et on ne peut pour autant conclure qu'il s'agissait là de sa seule voie d'action. Notons en effet que le recours prévu par l'article 247 s'offre au plaignant « en plus de ses autres droits » (« *in addition to any other right they have* »). Il ne s'agit donc pas d'un recours exclusif, qui priverait le plaignant des recours que lui offrent d'autres dispositions de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, d'autres lois ou encore le droit commun⁷⁶.

[101] Du reste, aucun des recours prévus par les articles 239 et s. de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* n'a vocation à l'exclusivité. Ces recours ont été créés pour ajouter au droit commun, élargir celui-ci ou, le cas échéant, suppléer à ses

person to make an application under this Part.

(...)

247. If a corporation or any director, officer, employee, agent or mandatary, auditor, trustee, receiver, receiver-manager, sequestrator or liquidator of a corporation does not comply with this Act, the regulations, articles or by-laws, or a unanimous shareholder agreement, a complainant or a creditor of the corporation may, in addition to any other right they have, apply to a court for an order directing any such person to comply with, or restraining any such person from acting in breach of, any provisions of this Act, the regulations, articles or by-laws, or a unanimous shareholder agreement, and on such application the court may so order and make any further order it thinks fit.

⁷⁶ Voir à ce propos : André Morisset et Jean Turgeon, *Droit des sociétés par actions*, éd. à feuilles mobiles, Farnham, CCH/FM, 1991, paragr. 26-885, p. 2,263 à 2,266. Voir aussi, par analogie : *Caleron Properties Ltd v. 510207 Alberta Ltd.*, 2000 ABQB 720.

lacunes⁷⁷. On comprend que, pour des raisons pratiques, les plaignants aient ordinairement avantage à les exercer. Pour autant, ils n'ont pas entraîné la suppression des recours de droit commun et, notamment, de l'action déclaratoire d'intérêt public, qui s'inscrit dans la foulée de l'article 453 *C.p.c.* Or, c'est précisément de ce recours en jugement déclaratoire que la procureure générale du Québec a fait usage et le juge de première instance a correctement décidé qu'il s'agissait là d'un « véhicule procédural approprié dans les circonstances »⁷⁸.

[102] En effet, que l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* soit, en fin de compte, interprété comme créant une obligation de nature strictement « corporative », ainsi que le voudrait Air Canada, n'empêche pas la procureure générale du Québec et le procureur général du Manitoba, qui ont l'intérêt requis, de faire valoir cet intérêt dans le cadre d'un recours déclaratoire et de demander à la Cour supérieure de statuer sur la question de savoir si la société se conforme ou non à la *Loi* ainsi qu'à ses statuts.

[103] De surcroît, il faut insister sur le fait que la prétention essentielle de la procureure générale du Québec est qu'Air Canada viole non pas ou non seulement ses statuts (ce qui entrerait dans le champ d'application de l'article 247), mais bel et bien la *Loi* elle-même (qui, rappelons-le une nouvelle fois, supplante la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* en cas d'incompatibilité⁷⁹). Or, sous ce rapport, le recours prévu par l'article 247 est limité à « l'inobservation [...] de la présente loi » (« *this Act* »), c'est-à-dire de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*⁸⁰. La vérification de la compatibilité des agissements d'Air Canada avec la *Loi* ne peut donc relever de cette disposition.

[104] Tout cela étant, le fait que la procureure générale n'ait pas cru utile de fonder son recours sur l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* est sans conséquence.

[105] Cette conclusion permet de disposer du dernier argument d'Air Canada, dont il faut maintenant faire état. Car la société, accessoirement à ses prétentions au sujet de l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, se plaint aussi de la violation de son droit à une défense pleine et entière. En effet, puisque son adversaire avait expressément écarté le recours à cette disposition législative, Air Canada affirme avoir fondé sa défense sur cette prémisse et préparé sa cause en conséquence. Si Air Canada avait su que les choses tourneraient autrement, elle aurait fait entendre d'autres témoins (des membres de la direction, notamment), qui auraient pu déposer de faits rattachés à la règle de l'appréciation commerciale (règle dont le juge a d'ailleurs fait fi) et de nature à établir le caractère raisonnable des décisions prises au chapitre du

⁷⁷ Sur ce point, voir, en rapport avec le recours prévu par l'art. 241 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* : Paul Martel, *La société par actions au Québec – Les aspects juridiques*, supra, note 70, paragr. 31-434 et s., p. 31-171 et s.

⁷⁸ Jugement de première instance, paragr. 192.

⁷⁹ Voir l'art. 2, paragr. (3) de la *Loi*.

⁸⁰ Voir : Paul Martel, *La société par actions au Québec – Les aspects juridiques*, supra, note 70, paragr. 31.565.2, p. 31-214 et 31-215.

maintien des centres de Montréal et de Winnipeg. Ne le sachant pas, elle n'a pas pu se défendre adéquatement.

[106] L'argument, je le dis en tout respect, ne convainc pas. D'une part, la lecture de la défense amendée d'Air Canada⁸¹ ne laisse aucun doute sur le fait que celle-ci savait pertinemment ce qu'on lui reprochait. Sans doute la société plaide-t-elle l'irrecevabilité du recours, arguant entre autres choses que « le seul véritable recours qui pouvait être intenté en l'espèce et qui permet de contrôler le respect par une société de ses statuts corporatifs est le recours en vertu de l'article 247 LCSA »⁸². Mais, sur le fond, elle s'attaque à tous les aspects de la problématique définie par la requête introductive d'instance et aborde de front le sujet de l'appréciation commerciale et de la raison d'affaires, thème auquel sont consacrés ses paragraphes 218 à 231, alléguant notamment que les décisions prises par Air Canada « ne sont pas en violation flagrante du texte de la *Loi*, ni déraisonnables ou irrationnelles, et la Défenderesse soumet que dans de telles circonstances, la Cour devrait refuser d'intervenir pour substituer sa discrétion à celle de la direction d'Air Canada en ce qui concerne la manière dont elle aurait dû gérer ces centres d'entretien et de révision »⁸³.

[107] D'autre part, le procès, de fait, a porté sur l'ensemble de ces questions et s'est étendu sur plusieurs jours. Air Canada a eu tout le loisir d'y présenter sa preuve et ses arguments, y compris en ce qui concerne la rationalité des décisions contestées ou l'appréciation commerciale qui les sous-tend. Si elle n'a pas assigné tous ceux et celles qu'elle aurait pu faire témoigner sur ce point, la responsabilité lui en incombe. On ne peut conclure cependant à une atteinte quelconque à son droit à une défense pleine et entière.

C. Air Canada respecte-t-elle l'article 6, paragr. (1), al. d), de la *Loi*?

[108] Le juge de première instance a constaté 1° qu'Air Canada ne maintient plus dans les régions de Montréal et de Winnipeg les importants centres de révision qu'elle y exploitait à l'époque de sa privatisation, en 1988, et 2° qu'elle n'y poursuit pas non plus d'activités équivalentes. Pouvait-il pour autant conclure à violation de la *Loi*?

[109] Reproduisons de nouveau ici, par commodité, l'article 6, paragr. (1), de la *Loi*, dans ses versions originale et actuelle :

⁸¹ Notons que cette défense amendée est datée du 9 juillet 2012 et qu'elle est donc postérieure à l'annonce par celui qui était alors le procureur général du Québec qu'il n'entendait pas invoquer l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Cette annonce fut faite par lettre datée du 30 mai 2012. Voir *supra*, paragr. [38] et note infrapaginale 31.

⁸² Défense amendée du 9 juillet 2012, paragr. 157.

⁸³ *Id.*, paragr. 231.

Version originale (1988)**6. (1) Les clauses de prorogation de la Société comportent obligatoirement :**

a) des dispositions qui imposent des restrictions sur l'émission, le transfert et la propriété, ou copropriété, d'actions avec droit de vote de la Société afin d'empêcher toute personne, de concert avec des personnes avec qui elle est liée, d'être la détentrice ou la véritable propriétaire ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'actions avec droit de cote conférant plus de dix pour cent des droits de vote qui peuvent normalement être exercés pour l'élection des administrateurs de la Société, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

b) des dispositions qui imposent des restrictions sur l'émission, le transfert et la propriété, ou copropriété, d'actions avec droit de vote de la Société afin d'empêcher des non-résidents d'être les détenteurs ou les véritables propriétaires ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'une quantité totale d'actions avec droit de vote qui confèrent plus de vingt-cinq pour cent des droits de vote qui peuvent normalement être exercés pour l'élection des administrateurs de la Société, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

c) des dispositions régissant le compte ou la répartition au prorata des votes

6. (1) The articles of continuance of the Corporation shall contain

(a) provisions imposing constraints on the issue, transfer and ownership, including joint ownership, of voting shares of the Corporation to prevent any one person, together with the associates of that person, from holding, beneficially owning or controlling, directly or indirectly, otherwise than by way of security only, voting shares to which are attached more than ten per cent of the votes that may ordinarily be cast to elect directors of the Corporation, other than votes that may be so cast by or on behalf of the Minister;

(b) provisions imposing constraints on the issue, transfer and ownership, including joint ownership, of voting shares of the Corporation to prevent non-residents from holding, beneficially owning or controlling, directly or indirectly, otherwise than by way of security only, in the aggregate voting shares to which are attached more than twenty-five per cent of the votes that may ordinarily be cast to elect directors of the Corporation, other than votes that may be so cast by or on behalf of the Minister;

(c) provisions respecting the counting or prorating of votes cast at any

exercés à une assemblée de ses actionnaires et attachés à ses actions avec droit de vote qui sont détenues ou contrôlées – directement ou indirectement – par des non-résidents ou qui sont la véritable propriété de ceux-ci, de manière à limiter la proportion de ces votes à vingt-cinq pour cent du nombre total des votes exercés à cette assemblée;

d) des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;

e) des dispositions fixant le siège social de la Société dans la Communauté urbaine de Montréal.

[...]

Version actuelle

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

a) [Abrogé, 2001, ch. 35, art. 1]

b) des dispositions qui imposent des restrictions sur l'émission, le transfert et la propriété, ou copropriété, d'actions avec droit de vote de la Société afin d'empêcher des non-résidents d'être les détenteurs ou les véritables propriétaires ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'une quantité totale d'actions avec droit de vote qui confèrent plus de vingt-cinq pour cent – ou le pourcentage supérieur prévu par règlement du gouverneur en conseil – des droits de vote qui peuvent normalement être exercés

meeting of shareholders of the Corporation and attached to voting shares of the Corporation that are held, beneficially owned or controlled, directly or indirectly, by non-residents so as to limit the counting of those votes to not more than twenty-five per cent of the total number of votes cast by shareholders at that meeting;

(d) provisions requiring the Corporation to maintain operational and overhaul centres in the City of Winnipeg, the Montreal Urban Community and the City of Mississauga; and

(e) provisions specifying that the head office of the Corporation is to be situated in the Montreal Urban Community.

(...)

6. (1) The articles of continuance of the Corporation shall contain

(a) [Repealed, 2001, c. 35, s. 1]

(b) provisions imposing constraints on the issue, transfer and ownership, including joint ownership, of voting shares of the Corporation to prevent non-residents from holding, beneficially owning or controlling, directly or indirectly, otherwise than by way of security only, in the aggregate voting shares to which are attached more than twenty-five per cent, or any higher percentage that the Governor in Council may by regulation specify, of the votes that may ordinarily be cast to elect directors of the Corporation, other than votes that may be so cast by or on behalf of the Minister;

pour l'élection des administrateurs de la Société, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

c) des dispositions régissant le compte ou la répartition au prorata des votes exercés à une assemblée de ses actionnaires et attachés à ses actions avec droit de vote qui sont détenues ou contrôlées – directement ou indirectement – par des non-résidents ou qui sont la véritable propriété de ceux-ci, de manière à limiter la proportion de ces votes à vingt-cinq pour cent – ou le pourcentage supérieur prévu pour l'application de l'alinéa *b*) – du nombre total des votes exercés à cette assemblée;

d) des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal;

e) des dispositions fixant le siège social de la Société dans la Communauté urbaine de Montréal.

[...]

[Je souligne.]

(c) provisions respecting the counting or prorating of votes cast at any meeting of shareholders of the Corporation and attached to voting shares of the Corporation that are held, beneficially owned or controlled, directly or indirectly, by non-residents so as to limit the counting of those votes to not more than twenty-five per cent, or any higher percentage specified for the purposes of paragraph (b), of the total number of votes cast by shareholders at that meeting;

(d) provisions requiring the Corporation to maintain operational and overhaul centres in the City of Winnipeg, the Montreal Urban Community and the City of Mississauga; and

(e) provisions specifying that the head office of the Corporation is to be situated in the Montreal Urban Community.

(...)

[110] Depuis 1988, c'est-à-dire dès l'origine, les « clauses de prorogation » d'Air Canada, qui tiennent lieu de statuts⁸⁴, comportent une disposition visant à refléter l'exigence que prévoit l'alinéa 6(1)d) :

⁸⁴ Le paragr. 2(1), de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, définit les « statuts » (« articles ») de la manière suivante, définition qui va dans le sens du paragr. 187(5) de la même loi (voir *supra*, note infrapaginale 21) et de l'ancien paragr. 181(4) de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* (voir *supra*, note infrapaginale 20) :

« statuts » Les clauses, initiales ou mises à jour, réglementant la constitution ainsi que toute modification, fusion, prorogation, réorganisation, dissolution, reconstitution ou tout arrangement de la société;

Statuts de 1988 (clauses de prorogation du 25 août 1988, annexe C)**Entretien et maintenance**

1. La Société doit maintenir des centres d'entretien et de révision de la Société pour ses appareils ou leurs pièces à Winnipeg, à Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal.

2. Le paragraphe précédent ne limite ni ne restreint aucunement la capacité de la Société de continuer à exploiter ou d'établir ailleurs des installations d'entretien et de maintenance, y compris des centres d'entretien et de révision pour ses appareils ou leurs pièces.

Servicing and maintenance

1. The Corporation shall maintain operational and overhaul centres for its aircraft or their components in the City of Winnipeg, the City of Mississauga and the Montreal Urban Community.

2. Nothing in the foregoing paragraph limits or restricts the ability of the Corporation to continue to operate or establish maintenance and servicing facilities, including operational and overhaul centres for its aircraft or their components in additional locations.

Statuts de 2006 (clauses modificatrices du 24 novembre 2006, annexe B)**Entretien courant et maintenance**

1. La Société doit maintenir les centres opérationnels et les centres de révision de ses appareils ou de leurs composantes dans la ville de Winnipeg, la ville de Mississauga et la Communauté urbaine de Montréal.

2. Aucune disposition du paragraphe qui précède ne limite ni ne restreint la capacité de la Société de continuer à exploiter ou à établir dans d'autres endroits des installations d'entretien courant et de maintenance, y compris les centres opérationnels et les centres de révision de ses appareils ou de ses composantes.

Servicing and maintenance

1. The Corporation shall maintain operational and overhaul centres for its aircraft or their components in the City of Winnipeg, the City of Mississauga and the Montreal Urban Community.

2. Nothing in the foregoing paragraph limits or restricts the ability of the Corporation to continue to operate or establish maintenance and servicing facilities, including operational and overhaul centres for its aircraft or their components in additional locations.

“articles” means the original or restated articles of incorporation, articles of amendment, articles of amalgamation, articles of continuance, articles of reorganization, articles of arrangement, articles of dissolution, articles of revival and includes any amendments thereto; La même définition se trouvait dans le paragr. 2(1) de *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*, à l'époque de l'adoption de la *Loi* (voir aussi le paragr. 181(4), *supra*, note infrapaginale 20).

[111] On constatera que si la version anglaise de la clause statutaire 1 (1988 ou 2006) reprend le langage qu'emploie l'alinéa 6(1)d), ce n'est pas le cas de la version française de la même clause, du moins pas tout à fait. Ainsi, alors que le texte législatif indique que les statuts doivent obliger Air Canada à maintenir « les centres d'entretien et de révision » de Winnipeg, de Mississauga et de Montréal, celui des statuts de 1988 indique que la société doit maintenir « des centres d'entretien et de révision » dans ces villes. La différence, qui tient à l'usage d'un article défini dans le premier cas et d'un article indéfini dans le second cas, est subtile, mais, sémantiquement, elle n'est pas insignifiante, comme on aura l'occasion de le voir ultérieurement.

[112] Dans les statuts de 2006, le texte de la version française a d'ailleurs été corrigé et coïncide sur ce point avec celui de l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* : dans les deux cas, on parle de maintenir « les » centres. Par contre, alors que la *Loi* use des termes « maintenir les centres d'entretien et de révision » (expression que l'on retrouve aussi dans les statuts de 1988), les statuts de 2006 parlent de « maintenir les centres opérationnels et les centres de révision » (ce qui paraît une traduction de la version anglaise des statuts, elle-même un calque de la version anglaise de l'al. 6(1)d), qui emploie l'expression « *operational and overhaul centres* »).

[113] Ces petites différences doivent être signalées, ne serait-ce que parce que l'alinéa 7b) de la *Loi* interdit à Air Canada et à ses administrateurs ou actionnaires d'établir des statuts incompatibles avec « toute disposition visée au paragraphe 6(1) » (« *with the provisions included in its articles of continuance pursuant to subsection 6(1)* »), ce qui inclut l'alinéa d). Quelle importance ont-elles, cependant?

[114] À la réflexion, on ne peut pas parler ici d'une véritable incompatibilité. Selon toute vraisemblance, malgré que la version française de ses statuts ne colle pas mot pour mot à l'alinéa 6(1)d), on ne peut en déduire qu'Air Canada tentait ainsi de contourner la disposition législative. Elle cherchait plutôt à se doter d'un texte conforme à la *Loi*. On peut donc conclure que, là-dessus, le texte des statuts de 1988 et de 2006 avait pour objectif de refléter l'alinéa 6(1)d) et que la disparité terminologique qu'on observe relève de l'erreur d'écriture ou, si l'on veut, du *lapsus calami*. Autrement dit, sur ce point précis (car il en est un autre qui appellera une conclusion différente⁸⁵), les statuts d'Air Canada sont en substance conformes à l'alinéa 6(1)d) et le sens qu'on doit leur donner est précisément celui de cette disposition législative.

[115] Mais que veut dire, justement, l'alinéa 6(1)d)? C'est là le nœud de l'affaire.

[116] On connaît la première proposition interprétative d'Air Canada : tout ce qu'exigerait le législateur est l'inclusion aux statuts de la mention requise par l'alinéa 6(1)d). Or, les statuts comportent, du moins en substance, une telle mention. On devrait donc s'arrêter là. La question de savoir, ensuite, si Air Canada se conforme à ses statuts ou même à la *Loi* est une tout autre affaire, qui ne peut être résolue qu'en

⁸⁵ Voir *infra*, paragr. [125] à [130].

fonction des règles et principes reconnus en matière commerciale. De là, d'ailleurs, la seconde proposition interprétative d'Air Canada : le législateur n'aurait pas voulu imposer à Air Canada le maintien pur et simple des centres de Montréal et de Winnipeg, mais aurait plutôt choisi de faire de ce maintien une obligation « corporative », dont la mise en œuvre dépendrait du bon jugement d'affaires des administrateurs de la société, lesquels disposent ainsi d'un vaste pouvoir discrétionnaire s'exerçant selon la règle de l'appréciation commerciale, conformément au cadre défini par la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. C'est uniquement par ce truchement que l'on pourrait vérifier la conformité des actes d'Air Canada et examiner ses décisions en ce qui concerne le maintien (ou la fermeture) de ses centres de révision de Montréal et de Winnipeg. Or, en l'espèce, les décisions d'Air Canada en matière de maintenance ont bel et bien été dictées par divers impératifs d'affaires et sont entièrement justifiées au regard de la règle de l'appréciation commerciale, qui n'exige pas plus que des décisions raisonnables au regard de l'ensemble des circonstances. Elles n'enfreignent donc ni les statuts ni la *Loi*, celle-ci ne visant pas à imposer un carcan à Air Canada, mais à lui permettre, au contraire, d'évoluer, comme toute autre société, en fonction du marché et de la technologie⁸⁶.

[117] On comprend bien sûr l'intérêt de cette proposition interprétative qui soumettrait le respect de la *Loi* à une norme s'apparentant à celle qui s'applique lorsqu'il s'agit de vérifier, en vertu de l'article 247 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, si une société se conforme à ses statuts. Rappelons ici brièvement que si cette loi interdit en principe à une société d'exercer ses pouvoirs ou de se livrer à des activités commerciales en violation de ses statuts⁸⁷, ce n'est cependant pas la nullité absolue qui sanctionne irrémédiablement une telle transgression, la doctrine de l'*ultra vires* ayant été abandonnée par le législateur fédéral en ce qui concerne les sociétés relevant de sa compétence. L'article 15, paragr. (1), de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* investit en effet les sociétés de la capacité d'une personne physique ainsi que des droits, pouvoirs et privilèges de celle-ci, ce qui s'accorde d'ailleurs avec l'article 303

⁸⁶ Notons que ce point de vue, en substance, correspond à celui qu'expose un avis juridique du ministère de la Justice du Canada, en date du 28 mars 2012 (pièce D-14), avis qui sera notamment présenté au comité sénatorial permanent du Transport, des infrastructures et des communautés à sa séance du 29 mars 2012 (pièce D-24, intitulée « Extraits des débats devant le Comité sénatorial permanent du Transport, des infrastructures et des communautés du 29 mars 2012 », p. 10 et s.). Mme Kristine Burr, sous-ministre adjointe du ministère des Transports comparait devant ce comité et résume le point de vue de son ministère sur le sujet, point de vue qui repose en partie sur le jugement prononcé par le juge Newbould. Selon Mme Burr, Air Canada se conforme à la loi, ses statuts comportant les prescriptions requises, mais elle se conforme aussi auxdits statuts, puisque, explique-t-elle, le juge « *gave strong indication that quite apart from the work done by Aveos, Air Canada would likely continue to be in compliance with its articles of continuance by maintaining certain overhaul functions through its line maintenance operations in Montreal, Mississauga, and Winnipeg* ». Devant certaines questions, M^e Pierre Legault, sous-ministre adjoint du ministère de la Justice et signataire de l'avis juridique, fournit des explications supplémentaires.

⁸⁷ Art. 16, paragr. (2), de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La même disposition figurait dans la *Loi canadienne sur les sociétés commerciales*, en vigueur au moment de l'adoption de la *Loi*.

C.c.Q. (et, en particulier, avec le second al. de cette disposition). L'article 16, paragr. (3), de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* énonce pour sa part que⁸⁸ :

16. (3) Les actes de la société, y compris les transferts de biens, ne sont pas nuls du seul fait qu'ils sont contraires à ses statuts ou à la présente loi.

16. (3) No act of a corporation, including any transfer of property to or by a corporation, is invalid by reason only that the act or transfer is contrary to its articles or this Act.⁸⁹

[118] À toutes fins utiles, Air Canada voudrait donc que, nonobstant le fait que la mention figurant dans ses statuts au sujet des centres d'entretien et de révision découle de la *Loi*, elle soit traitée de la même manière qu'une mention statutaire « ordinaire », et puisse, en conséquence, faire l'objet de dérogations *de facto* appréciées en fonction des normes reconnues sous le régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, qui alloue une large place à la règle de l'appréciation commerciale. À tout le moins s'agirait-il de reconnaître que la *Loi* laisse une importante marge de manœuvre à la société, dont les actions doivent être jaugées au regard de cette même règle, qui commande une grande déférence judiciaire.

[119] Cette approche ne peut être retenue en l'espèce.

* *

[120] Rappelons d'abord que l'interprétation de toute disposition législative doit obéir à la règle qu'énonce l'article 12 de la *Loi d'interprétation*⁹⁰ :

12. Tout texte est censé apporter une solution de droit et s'interprète de la manière la plus équitable et la plus large qui soit compatible avec la réalisation de son objet.

12. Every enactment is deemed remedial, and shall be given such fair, large and liberal construction and interpretation as best ensures the attainment of its objects.

⁸⁸ On trouve la même disposition dans la *Loi canadienne sur les sociétés commerciales*, en vigueur au moment de l'adoption de la *Loi* (et on peut être tenté, en ce qui concerne les statuts, d'y voir l'équivalent de l'art. 15 de la *Loi sur les sociétés par actions*, RLRQ, c. S-31.1). On consultera également l'article 18 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, qui vise à protéger les tiers de bonne foi, auxquels une société ne peut opposer l'inobservance de ses statuts. Voir aussi : *Continental Bank Leasing Corp. c. Canada*, [1998] 2 R.C.S. 298, paragr. 57 (sous la plume dissidente du j. Bastarache, avec lequel, sur ce point, la juge McLachlin, pour la majorité, est d'accord). Dans cette affaire, on reproche à l'appelante d'avoir enfreint la *Loi sur les banques*, en se livrant indirectement à une activité interdite par cette loi. Sous la plume de la juge McLachlin, telle qu'elle était alors, les juges majoritaires notent que la loi, cependant, prévoit que les actes d'une banque ne sont pas nuls « parce qu'ils sont contraires à la présente loi », ce qui indique bien que le législateur n'entendait pas invalider ces opérations, mais simplement les sanctionner par le moyen d'amendes (ce à quoi on peut ajouter les sanctions administratives prévues par la loi). Sur le tout, voir : Paul Martel, *La société par actions au Québec – Les aspects juridiques*, supra, note 70, paragr. 9-62 et s., p. 9-17 et s.

⁸⁹ Cette disposition est analogue à celle qu'on retrouve dans *Continental Bank Leasing Corp. c. Canada*, précité, note 88, paragr. 119.

⁹⁰ L.R.C. (1985), ch. I-21. Le texte de cet article 12 était le même au moment de l'adoption de la *Loi*.

[121] À ce premier impératif se greffe l'obligation d'interpréter la loi d'une manière qui respecte tout à la fois son texte et son contexte. Plus exactement, comme l'écrivait encore récemment le juge Cromwell dans *Thibodeau c. Air Canada*⁹¹, « il faut lire les termes d'une loi dans leur contexte global en suivant le sens ordinaire et grammatical qui s'harmonise avec l'économie de la loi, son objet et l'intention du législateur ».

[122] Commençons par l'analyse grammaticale et textuelle de l'alinéa 6(1)d).

[123] À lui seul, le texte de cette disposition ne dévoile sans doute pas tout de l'objet poursuivi par le législateur ou de son intention. Il révèle néanmoins – osons la lapalissade – que le Parlement entendait qu'Air Canada maintienne (« *maintain* ») ses centres d'entretien à Montréal et à Winnipeg (tout comme il entendait que son actionnariat soit circonscrit et que son siège social soit à Montréal). Il n'est pas besoin de disserter longuement sur le fait que si le législateur n'avait pas voulu le maintien des centres en question ou avait choisi de s'en remettre entièrement à Air Canada à ce propos, il n'aurait tout simplement pas formulé l'alinéa 6(1)d) ni prévu l'inclusion de cette restriction aux statuts de la société (statuts auxquels, en principe, la société doit se conformer⁹²). Mais quelles sont la portée et la mesure exactes de la volonté qu'il exprime ainsi? C'est ce que l'on doit maintenant déterminer.

[124] Notons d'abord le caractère impératif de l'alinéa introductif du paragraphe 6(1) de la *Loi* : les statuts d'Air Canada « comportent obligatoirement » (« *shall contain* ») les restrictions qu'énoncent les alinéas a) à e). La société n'a aucune latitude quant à la teneur des restrictions ainsi prescrites. Cela contraste avec le régime usuel de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (tout comme avec celui de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* en vigueur au moment de l'adoption de la *Loi*), qui oblige les sociétés à indiquer dans leurs statuts le lieu de leur siège social de même que les restrictions imposées à l'émission, au transfert ou au droit de propriété des actions ou à leurs activités commerciales, sans toutefois imposer le contenu des mentions⁹³. La *Loi* s'éloigne de ce modèle générique et dicte au contraire des restrictions précises et spécifiques : les trois premières se rattachent à l'actionnariat et au droit de vote, les deux dernières au maintien des centres d'entretien et de révision établis dans certaines villes ainsi qu'à la fixation en un lieu précis du siège social de la société. Que les statuts comportent « obligatoirement » ces mentions (l'anglais emploie l'impératif « *shall* »), comme le dit l'alinéa introductif, paraît un choix lexical logique et significatif dans la mesure où l'on impose ici, sur certains points bien définis, le contenu même des statuts, qui serait autrement laissé à la société.

[125] Examinons maintenant de plus près l'alinéa 6(1)d). Celui-ci enjoint à Air Canada d'inclure dans ses statuts « des dispositions *l'obligeant* à maintenir les centres

⁹¹ [2014] 3 R.C.S. 340, paragr. 112 (motifs majoritaires).

⁹² Voir l'article 16, paragr. (2), de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, avec les réserves discutées précédemment (voir *supra*, paragr. [117] et [118]).

⁹³ Voir l'art. 6 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et, précédemment, l'art. 6 de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*.

d'entretien et de révision etc. » (« *provisions requiring the Corporation to maintain operational and overhaul centres etc.* »). Le libellé est intéressant : le législateur n'a pas simplement écrit que les statuts doivent comporter « des dispositions prévoyant le maintien des centres d'entretien et de révision », « des dispositions maintenant les centres d'entretien et de révision » ou encore « des dispositions assurant le maintien des centres d'entretien et de révision »; il a plutôt écrit que les statuts doivent comporter des dispositions *obligeant* (« *requiring* ») Air Canada à maintenir les centres d'entretien et de révision de Montréal et de Winnipeg. Ce n'est donc pas seulement que les statuts doivent contenir des dispositions relatives au maintien desdits centres. Ils doivent plutôt contenir des dispositions qui obligent, c'est-à-dire qui forcent, astreignent, contraignent⁹⁴ Air Canada à maintenir les centres en question. L'anglais « *requiring* » (« *laying down as imperative* », « *commanding* », « *ordering* », « *compelling* »⁹⁵) n'est pas moins impérieux.

[126] Ce choix de termes n'est pas anodin et s'accorde avec l'idée que le législateur, en 1988, entendait non seulement que les statuts d'Air Canada prévoient le maintien des centres de Montréal et de Winnipeg, mais également que la société soit bel et bien tenue de les maintenir. Autrement dit, il lui imposait de s'obliger à agir dans le respect de cette restriction statutaire.

[127] Cette manière de dire les choses s'apparente, à toutes fins utiles, à celle qu'on trouve, par exemple, dans la *Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Eldorado Nucléaire Limitée*⁹⁶, qui contient la disposition suivante (dont les trois premiers alinéas énoncent des restrictions à l'actionnariat) :

<p>5. (1) Les statuts de la nouvelle société comportent obligatoirement :</p> <p>a) [...]</p> <p>b) [...]</p> <p>c) [...]</p> <p>d) des dispositions prévoyant que les activités du siège social de la nouvelle société doivent s'exercer en Saskatchewan;</p> <p>e) <u>des dispositions visant à faire respecter les restrictions et obligations prévues au présent article.</u></p>	<p>5. (1) The articles of the new corporation shall contain</p> <p>(a) (...)</p> <p>(b) (...)</p> <p>(c) (...)</p> <p>(d) provisions requiring the registered office and the head office operations of the new corporation to be located in Saskatchewan; and</p> <p>(e) <u>provisions respecting the enforcement of the constraints and requirements imposed pursuant to this section.</u></p>
--	--

[Je souligne.]

⁹⁴ Tous des synonymes auxquels renvoient les dictionnaires français d'usage courant.

⁹⁵ Termes auxquels renvoient de même les dictionnaires anglais d'usage courant.

⁹⁶ L.C. 1988, ch. 41.

[128] On trouve une disposition semblable dans la *Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Téléglobe Canada*⁹⁷, alors que, dans la *Loi sur la participation publique au capital de Petro-Canada*⁹⁸, on trouve encore la disposition suivante :

9. (1) Les clauses modificatrices des statuts de Petro-Canada comportent obligatoirement :

a) des dispositions qui imposent des restrictions sur l'émission, le transfert et la propriété, ou copropriété, d'actions avec droit de vote de Petro-Canada afin d'empêcher toute personne, de concert avec des personnes avec qui elle est liée, d'être la détentrice ou la véritable propriétaire ou d'avoir le contrôle, directement ou indirectement, autrement qu'à titre de garantie seulement, d'une quantité totale d'actions avec droit de vote conférant plus de vingt [dix pour cent à l'origine] pour cent des droits de vote qui peuvent normalement être exercés pour l'élection des administrateurs de Petro-Canada, à l'exception des droits de vote pouvant être exercés par ou pour le ministre;

b) [...]

c) [...]

d) [...];

e) [...]

f) des dispositions qui appliquent les restrictions prévues à l'alinéa a);

g) [...]

[Je souligne; les crochets de l'al. a) sont un ajout.]

9. (1) The articles of amendment for Petro-Canada shall contain

(a) provisions imposing constraints on the issue, transfer and ownership, including joint ownership, of voting shares of Petro-Canada to prevent any one person, together with the associates of that person, from holding, beneficially owning or controlling, directly or indirectly, otherwise than by way of security only, in the aggregate voting shares to which are attached more than twenty per cent [ten percent initially] of the votes that may ordinarily be cast to elect directors of Petro-Canada, other than votes that may be so cast by or on behalf of the Minister;

(b) (...)

(c) (...)

(d) (...);

(e) (...)

(f) provisions respecting the enforcement of the constraints imposed pursuant to paragraph (a); and

(g) (...)

⁹⁷ L.C. 1987, ch. 12, art. 5, al. (1)e).

⁹⁸ L.C. 1991, ch. 10.

[129] Par ce type de dispositions, le législateur renforce le caractère obligatoire et effectif de la mention dont il impose l'inclusion dans les statuts. L'alinéa 6(1)d) de la *Loi*, par comparaison, constitue une variation sur le même thème, en usant d'une formule condensée mais équivalente, et en prescrivant que les statuts d'Air Canada *comportent obligatoirement* des dispositions *l'obligeant* à maintenir les centres d'entretien et de révision de Montréal et de Winnipeg, ainsi que de Mississauga. Cela sous-entend naturellement qu'Air Canada doit respecter cette prescription statutaire et que ses statuts doivent l'y contraindre, sans que, il va sans dire, elle puisse s'y soustraire.

[130] Un commentaire, d'ailleurs, à cet égard : au vu des termes employés par l'alinéa 6(1)d), on peut se demander si, contrairement à ce que prétend Air Canada, ses statuts (version 1988 ou version 2006) sont, sur ce point, conformes à la *Loi*. Il est vrai que, dans les deux versions desdits statuts, il est écrit que la société « doit » (« *shall* ») maintenir les centres d'entretien et de révision, mais on doit se questionner sur la suffisance de cette mention au regard du texte de l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*, qui, répétons-le, impose à Air Canada d'inclure à ses statuts des dispositions qui *l'obligent* à maintenir les centres d'entretien et de révision de Montréal, de Winnipeg et de Mississauga. Il ne paraît pas que les statuts sont conformes à cette exigence⁹⁹.

[131] Mais revenons au texte de l'alinéa 6(1)d). Pour bien cerner l'intention que le législateur exprime par cette disposition, il faut aussi se pencher sur le sens des mots « maintenir » et « *maintain* » qu'il y emploie.

[132] En français, le verbe « maintenir » renvoie à l'idée de « [c]onserver dans le même état; faire ou laisser durer, subsister »¹⁰⁰ ou encore de « [f]aire rester quelqu'un, quelque chose dans une position, une situation données »¹⁰¹, « [f]aire en sorte que quelqu'un/quelque chose reste dans un état déterminé »¹⁰², « [f]aire en sorte qu'un état, une situation durent, ne se modifient pas »¹⁰³, « [g]arder, conserver durablement; ne pas modifier »¹⁰⁴ ou « [c]onserver, entretenir dans un état donné »¹⁰⁵. La même idée est rendue par le verbe anglais « *to maintain* », c'est-à-dire : « *cause to continue; keep up, preserve (a state of affairs, an activity, etc.)* »¹⁰⁶; « *to cause (something) to exist or continue without changing* »¹⁰⁷, « *to continue having or doing (something)* »¹⁰⁸ ou « *to*

⁹⁹ La question, cependant, n'a pas été soulevée par les procureurs généraux.

¹⁰⁰ *Le Grand Robert de la langue française*, version numérique 3.1.0 (7.0), Paris, Le Robert, 2013, « maintenir », définition 1.

¹⁰¹ *Le Trésor de la langue française informatisé*, <http://atilf.atilf.fr/tlf.htm>, consulté le 19 octobre 2015, « maintenir », définition IA-1.

¹⁰² *Id.*, « maintenir », définition IA-2.

¹⁰³ *Id.*, « maintenir », définition IB.

¹⁰⁴ *Dictionnaire de l'Académie*, sous la direction de l'Académie française et de l'ATILF, <http://atilf.atilf.fr/academie9.htm>, consulté le 19 octobre 2015, « maintenir », définition 2.

¹⁰⁵ *Id.*, « maintenir », définition 3.

¹⁰⁶ *Canadian Oxford Dictionary*, 2nd ed., Don Mills., Ont., Oxford University Press, 2004, p. 932, « *maintain* ».

¹⁰⁷ *Merriam-Webster Dictionary*, www.merriam-webster.com, consulté le 19 octobre 2015, « *maintain* ».

¹⁰⁸ *Ibid.*

keep in an existing state (as of repair, efficiency, or validity): preserve from failure or decline »¹⁰⁹, « *to continue to have; to keep in existence, or not allow to become less* »¹¹⁰. Maintenir ou « *to maintain* », c'est donc assurer la pérennité d'une situation, d'une chose ou d'un état, en l'occurrence celle des centres d'entretien et de révision exploités par Air Canada dans les villes de Montréal et de Winnipeg (ainsi que de Mississauga). Le choix terminologique, encore une fois, n'est pas insignifiant et donne une indication assez nette de l'intention qui anime le législateur.

[133] La version française de l'alinéa 6(1)d) donne un autre indice de cette volonté de conserver en l'état (jusqu'à un certain point, comme on le verra plus bas) les centres en question, indice auquel il a déjà été fait allusion (voir *supra*, paragr. [111]). Selon la *Loi*, en effet, les statuts doivent contenir des dispositions obligeant Air Canada à maintenir « les » centres d'entretien et de révision dans les villes de Montréal et de Winnipeg (ainsi que de Mississauga). On ressent intuitivement la différence entre l'obligation de maintenir « les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal » et celle de maintenir « des centres d'entretien et de révision dans » lesdites villes. La grammaire valide cette intuition puisque l'usage de l'article défini (en l'espèce, « les ») renvoie généralement à une situation, une chose ou un état existant et connu, alors que l'usage de l'article indéfini (ici, « des ») a une valeur plus générique¹¹¹. Les statuts devant obliger Air Canada à maintenir les centres de Winnipeg, de Mississauga et de Montréal, cela tend à indiquer qu'il s'agit de les maintenir *tels qu'ils existent et sont connus* au moment de l'adoption de la *Loi*. Par contraste, l'usage de l'article indéfini aurait signifié simplement une obligation générale de maintenir dans ces villes des centres d'entretien et de révision, quels qu'ils soient et peu importe ce qu'ils seraient devenus.

[134] La version anglaise de la *Loi*, il faut le dire, ne comporte pas la même distinction et l'on y parle seulement de « *maintain operational and overhaul centres in the City of Winnipeg, the Montreal Urban Community and the City of Mississauga* ». De ce point de vue, la version française est plus nuancée et elle concorde bien avec l'intention qui se dégage par ailleurs de la disposition législative, dans chacune de ses versions française et anglaise.

[135] En somme, à première vue, le texte de l'article 6(1)d), par l'usage combiné de divers éléments sémantiques et par l'agencement grammatical de ceux-ci, indique que le législateur entend soumettre Air Canada, d'une part, à l'obligation d'inclure à ses statuts une mention relative au maintien, en substance, des centres de révision et

¹⁰⁹ *Id.*, « Full Definition of MAINTAIN », définition 1.

¹¹⁰ *Cambridge English Dictionary & Thesaurus (Cambridge Dictionaries online)*, <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/English>, consulté le 19 octobre 2015, « *maintain* » (on trouve la même définition sous les onglets « *British English* » et « *American English* »).

¹¹¹ Sur la distinction, en français, entre l'article défini et l'article indéfini, on peut consulter par exemple : Maurice Grevisse et André Goose, *Le bon usage*, 14^e éd., Bruxelles, De Boeck/Duculot, 2008, p. 742 et s.

d'entretien exploités par la société lors de sa privatisation à Montréal et à Winnipeg, et, d'autre part, à l'obligation de respecter, dans les faits, cette prescription. Par ce texte, le législateur signale en outre clairement son intention d'obliger Air Canada à conserver les centres de Montréal et de Winnipeg sinon en l'état (celui de 1988), du moins dans leur essence. Car, encore une fois, si le législateur n'avait pas eu l'intention d'assurer cette pérennité, on ne voit pas pourquoi il aurait obligé la société à inclure cette restriction à ses statuts. Il n'est pas besoin de rappeler ici que le législateur ne parle habituellement pas pour ne rien dire.

[136] Par ailleurs, peut-on induire du texte que, en obligeant Air Canada à continuer d'exploiter ces centres, le législateur entendait qu'elle maintienne intégralement les activités qui y avaient cours en 1988, au moment de l'adoption de la *Loi*?

[137] On peut sûrement, de prime abord, affirmer que le législateur ne peut avoir voulu que les centres que protège l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* ne soient que des coquilles vides. Maintenir les centres de Montréal et de Winnipeg ne peut donc signifier qu'une chose, c'est-à-dire les garder en activité, les exploiter. Le vocabulaire utilisé par le législateur, et notamment l'usage du verbe « maintenir », en fait foi et permet même de déduire qu'il voulait que les centres maintiennent un niveau d'activités comparable à celui qui y a cours au moment de l'adoption de la *Loi*. À lui seul, le texte ne permet guère d'aller plus loin.

[138] Cependant, l'analyse globale de la *Loi* et du contexte dans lequel elle fut adoptée confirme l'intention qui se dégage du texte de l'alinéa 6(1)d) et s'harmonise parfaitement à celui-ci.

[139] Comme on le verra, en effet, cette analyse globale et contextuelle, qui tient également compte de divers éléments extrinsèques¹¹², mène à la même conclusion : le Parlement a non seulement voulu qu'Air Canada incorpore à ses statuts les diverses restrictions figurant au paragraphe 6(1) de la *Loi*, notamment en son alinéa d), mais il a aussi voulu qu'elle s'y conforme. Elle permet en outre de préciser, dans une certaine mesure, le volume, l'ampleur et même la nature des activités dont le législateur entendait assurer ainsi la préservation.

* *

[140] Abordons dans un premier temps ce qu'on pourrait appeler le contexte législatif interne.

¹¹² Sur les moyens extrinsèques comme outil interprétatif, voir : *Copthorne Holdings Ltd. c. Canada*, [2011] 3 R.C.S. 721, paragr. 69 et 91; *Québec (Procureur général) c. Lacombe*, [2010] 2 R.C.S. 453, paragr. 20. Voir aussi : *Thibodeau c. Air Canada*, précité, note 91, paragr. 115 (où les débats parlementaires ont été examinés afin de démontrer que le législateur n'avait pas eu l'intention qu'on lui imputait).

[141] Concédonc qu'à première vue, la méthode choisie par le législateur pour exprimer son intention suscite l'interrogation : si le législateur entendait bel et bien contraindre Air Canada à préserver ses centres de Montréal et de Winnipeg, que ne l'y a-t-il obligée directement, plutôt qu'en prescrivant l'inclusion de cette obligation (avec d'autres) dans les statuts de la société? Après tout, c'est par voie d'imposition directe qu'il a procédé lorsqu'il a assujéti Air Canada à la *Loi sur les langues officielles* : comme on l'a vu plus tôt, l'article 10 de la *Loi* prévoit en effet que « [l]a *Loi sur les langues officielles* s'applique à la Société » (« *The Official Languages Act applies to the Corporation* »)¹¹³, ce qui est sans détour et sans ambiguïté. Pourquoi n'a-t-il pas fait de même en ce qui concerne les restrictions énumérées au paragraphe 6(1), et notamment celle de l'alinéa *d*)? Air Canada nous invite à voir dans cette différence l'indication que les deux dispositions n'ont pas la même portée obligationnelle.

[142] À vrai dire, il y a pourtant peu à tirer de cette différence et l'on peut aisément comprendre que le législateur ait choisi de rédiger l'article 10 comme il l'a fait, et non à la manière du paragraphe 6(1). On ne voit guère comment il aurait pu en aller autrement, vu la teneur de la *Loi sur les langues officielles*. Celle-ci s'applique au Parlement, aux tribunaux fédéraux et aux institutions fédérales définies par l'article 3, qu'elle soumet aussi à l'autorité du commissaire aux langues officielles, investi d'un pouvoir d'enquête qu'il exerce de sa propre initiative ou sur plainte. Elle instaure également une voie de recours devant la Cour fédérale. Pour assujéti une société désormais privée à cette loi, il fallait bien que la *Loi* l'édicte : une mention aux statuts de la société n'aurait évidemment pas suffi¹¹⁴. Cela étant, le fait que l'article 10 soit rédigé comme il l'est ne nous renseigne pas sur l'intention qu'exprime le législateur au paragraphe 6(1) de la *Loi* et n'emporte aucunement que les obligations consacrées par cette disposition soient « purement corporatives » ou que leur mise en œuvre soit laissée au pouvoir d'appréciation discrétionnaire des administrateurs de la société.

[143] Mais si l'article 10 de la *Loi* n'est guère utile, les articles 2, paragr. (3), et 7, al. *b*), de la *Loi* sont beaucoup plus révélateurs de l'intention législative. J'en reprends le texte ci-dessous (les ajouts entre crochets indiquent le contenu actuel de la disposition) :

¹¹³ Comme on l'a vu précédemment, c'était là, à l'origine, le texte de l'article 10, auquel le législateur a par la suite ajouté quelques paragraphes. Voir *supra*, paragr. [12] et [13].

¹¹⁴ Notons que, dans la *Loi sur la participation publique au capital de Petro-Canada*, précitée, note 98, le législateur a choisi d'édicter, à l'alinéa 9(1)*e*), que la société doit inclure dans ses statuts l'obligation d'offrir ses services en anglais et en français, selon certains paramètres. Cette mention statutaire ne peut être modifiée (art. 10, al. *b*) et 2, paragr. (3)). Cette manière de faire s'explique vraisemblablement par le fait qu'il ne pouvait être question d'assujéti cette société à la *Loi sur les langues officielles*, puisque, une fois privatisée, ses activités relèveraient de la compétence provinciale, de même que la question de la langue dans laquelle elle communique avec ses clients (voir : *Devine c. Québec (Procureur général)*, [1988] 2 R.C.S. 790, p. 807 et s.). Par comparaison, dans le cas du CN, le législateur a prévu, comme ici (encore qu'en des termes un peu différents), l'application de la *Loi sur les langues officielles* (voir : *Loi sur la commercialisation du CN*, L.C. 1995, ch. 24, art. 15).

2. (2) Sauf indication contraire, les termes de la présente loi s'entendent au sens de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* [*Loi canadienne sur les sociétés par actions*].

(3) Les dispositions de la présente loi l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* [*Loi canadienne sur les sociétés par actions*], de ses textes d'application ou de toute autre mesure prise sous son régime.

7. La Société et ses actionnaires et administrateurs ne peuvent :

a) demander la prorogation de la Société sous le régime d'une autre autorité législative;

b) établir des statuts ou des règlements incompatibles avec toute disposition visée au paragraphe 6(1).

2. (2) Unless a contrary intention appears, words and expressions used in this Act have the same meaning as in the *Canada Business Corporations Act*.

(3) In the event of any inconsistency between this Act and the *Canada Business Corporations Act*, or anything issued, made or established under that Act, this Act prevails to the extent of the inconsistency.

7. The Corporation and its shareholders and directors shall not

(a) apply for continuance of the Corporation in another jurisdiction; or

(b) make any articles or by-laws that are inconsistent with the provisions included in its articles of continuance pursuant to subsection 6(1).

[144] Commençons par l'examen de l'alinéa 7b).

[145] Selon cette disposition, ni Air Canada, ni ses actionnaires, ni ses administrateurs ne peuvent établir de statuts ou de règlements incompatibles (« *inconsistent* ») avec les restrictions qu'énonce le paragraphe 6(1) de la *Loi*, ce qui inclut donc celle que prévoit l'alinéa d). L'interdit est clair et ne comporte aucune exception, contrairement à ce qu'on trouve, par exemple, dans l'article 8, paragr. 1, de la *Loi sur la réorganisation et l'aliénation de Télésat Canada*¹¹⁵ ou dans l'article 7, paragr. 2, de la *Loi autorisant l'aliénation de la société Les Arsenaux canadiens Limitée*¹¹⁶.

¹¹⁵ L.C. 1991, ch. 52. L'art. 7 de cette loi prescrit les mentions qui doivent figurer dans les statuts de Télésat. L'article 8, paragr. 1, énonce pour sa part que :

8. (1) Sauf autorisation donnée par une loi fédérale, il est interdit à Télésat et à ses actionnaires et administrateurs :

a) d'adopter des statuts ou règlements administratifs incompatibles avec la présente loi ou les dispositions mentionnées au paragraphe 7(1);

[146] En ce qui concerne les restrictions qu'énonce le paragraphe 6(1) de la *Loi*, l'alinéa 7b) fait donc échec, entre autres, aux articles 173 et 174 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*¹¹⁷, dispositions d'application générale permettant la modification des règlements ou des statuts d'une société par actions (notamment en ce qui concerne le lieu de son siège social, ses activités commerciales ou son actionnariat). Air Canada, en conséquence, n'est pas autorisée à recourir à ces articles en ce qui concerne les mentions statutaires qu'impose le paragraphe 6(1) de la *Loi*.

[147] En outre, en prescrivant que la *Loi* supplante la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (et, précédemment, la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*) ainsi que tout texte d'application de cette dernière ou, même, toute mesure prise sous son régime (la version anglaise parle de « *anything issued, made or established* » en vertu de cette loi), l'article 2, paragr. (3), renforce l'interdit de l'alinéa 7b) d'une manière qui ne laisse aucun doute sur l'intention du législateur : celui-ci veut assurer la primauté de la *Loi* sur tout (« *anything* » – le mot est fort) ce qui peut découler de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (dans la mesure où il y a incompatibilité, bien sûr).

8. (1) Telesat and its shareholders and directors shall not, unless authorized by an Act of Parliament,

(a) make any articles or by laws inconsistent with this Act or the provisions included in its articles in accordance with subsection 7(1).

[Je souligne.]

L'art. 7 a subséquemment été abrogé et l'article 8 modifié en conséquence. Voir : *Loi sur les télécommunications*, L.C. 1993, ch. 38, art. 123 et 124.

¹¹⁶ L.C. 1986, ch. 20. L'art. 6 de cette loi prévoit que les statuts de la société doivent contenir certaines dispositions restrictives. L'art. 7 prévoit de son côté que :

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'article 6 n'a pas pour effet d'empêcher la Société ou la société issue d'une fusion ou ses actionnaires ou administrateurs de modifier ses statuts en conformité avec la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* après la modification de ses statuts conformément à la présente loi.

(2) Par dérogation à la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*, la Société, ou la société issue d'une fusion, et ses actionnaires et administrateurs ne peuvent pas, sans l'agrément préalable du ministre :

a) modifier des dispositions contenues dans les clauses modificatrices en application de l'article 6;

b) établir des statuts ou des règlements incompatibles avec une des dispositions visées à l'alinéa a);

7. (1) Subject to subsection (2), nothing in section 6 shall be construed to prevent or in any way restrict the Corporation or amalgamated corporation or its shareholders or directors from amending its articles under and in accordance with the *Canada Business Corporations Act* after the amendment of the articles in accordance with this Act.

(2) Notwithstanding the *Canada Business Corporations Act*, the Corporation, or any amalgamated corporation, and its shareholders and directors shall not, without the prior approval of the Minister,

(a) amend any provisions included in articles of amendment in compliance with section 6;

(b) make any articles or by-laws inconsistent with the provisions referred to in paragraph (a);

[Je souligne.]

¹¹⁷ Précédemment les articles 167 et 168 de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*.

[148] Si l'on veut que la disposition législative décrétant cette primauté ait un effet utile (ce qu'impose implicitement l'article 12 de la *Loi d'interprétation*) et atteigne sa fin (ce qu'impose également le même article 12), il ne peut être question de permettre à Air Canada d'échapper *de jure* ou *de facto* à l'application de la *Loi* en recourant aux dispositions générales de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. En effet, si le législateur, par l'alinéa 7*b*), interdit à la société, à ses actionnaires et à ses administrateurs d'établir (et donc, nécessairement, de modifier) des statuts ou des règlements incompatibles avec « toute disposition visée au paragraphe 6(1) » (« *the provisions included in its articles of continuance pursuant to subsection 6(1)* ») et s'il prescrit la primauté de cette disposition par le paragraphe 2(3), c'est qu'il entend que la société, ses actionnaires et ses administrateurs agissent en conformité avec les restrictions statutaires en question¹¹⁸.

[149] On ne peut imaginer en effet que le législateur ait pris la peine d'adopter l'alinéa 7*b*), fortifié par le paragraphe 2(3) de la *Loi*, s'il envisageait que la société, ses actionnaires ou ses administrateurs, nonobstant ces dispositions, puissent, à leur gré, agir à l'encontre des mentions statutaires issues du paragr. 6(1) de la *Loi* et n'en rendre compte qu'en vertu des règles ordinaires de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Comment dire? Le législateur a très soigneusement assuré l'application du paragraphe 6(1) et des clauses dont il impose l'inclusion aux statuts. Pourrait-il, dans le même temps, avoir voulu laisser la société, ses actionnaires ou ses administrateurs libres de contourner ces statuts par leurs faits et gestes et laisser le contrôle de ceux-ci à la seule *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, comme s'il s'agissait, pour reprendre le terme proposé par Air Canada, d'une « obligation de nature strictement corporative »¹¹⁹? Cela est hautement improbable.

[150] Il ressort plutôt de la combinaison des articles 6, paragr. (1), 7, al. *b*), et 2, paragr. (3), de la *Loi* que le législateur a voulu que la mise en œuvre de ces dispositions ne relève pas exclusivement du régime de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et qu'il a voulu assujettir Air Canada non seulement à l'obligation d'inclure certaines clauses dans ses statuts, mais aussi à celle de s'y conformer.

[151] Cela signifie donc qu'Air Canada est tenue de maintenir les centres de Montréal et de Winnipeg dont parle l'alinéa 6(1)*d*) de la *Loi*.

[152] La société fait grand cas de ce que l'on ne saurait évaluer les obligations que lui impose le paragraphe 6(1) de la *Loi* (en particulier l'alinéa *d*)) et la façon dont elle s'en

¹¹⁸ Soulignons accessoirement que, en principe, une société doit agir conformément à ses statuts, conformément au paragr. 16(2) de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (antérieurement, paragr. 16(2) de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*). On peut penser que le législateur fédéral, lorsqu'il a adopté le paragr. 6(1) de la *Loi*, tenait compte de cette règle et en faisait la prémisse de cette disposition. Néanmoins, vu les paragr. 15(1) et 16(3) de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* (antérieurement paragr. 15(1) et 16(2) de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*), il a cru utile de prévoir l'al. 7*b*) ainsi que le paragr. 2(3) de la *Loi*.

¹¹⁹ Mémoire de l'appelante, paragr. 3, 9, 30, 42, 45, 47, 49, 58, 60, 87 (entre autres).

décharge sans considérer la règle de l'appréciation commerciale inhérente à maints aspects de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Si elle veut dire par là que cette règle¹²⁰ permettrait ou excuserait une contravention à la *Loi*, la prétention est mal fondée. Si elle veut plutôt faire valoir que l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* doit être interprété de manière à lui laisser une certaine liberté d'application, elle n'a pas tort. Je m'explique.

[153] Affirmer que les articles 7, al. b), et 2, paragr. (3), forcent Air Canada à se conformer à l'alinéa 6(1)d) ne signifie pas, en effet, que la *Loi* ne laisse aucune latitude à la société dans l'exécution de l'obligation issue de cette disposition. La *Loi* n'entend pas, on le conçoit aisément, figer les activités de maintenance d'Air Canada. L'obligation relative aux centres d'entretien et de révision est d'ailleurs formulée de manière générale et l'on n'y impose pas de plancher d'emplois, pas plus que l'on n'y prévoit un volume d'activités minimal précis ou une autre garantie du genre. Cela est compréhensible, compte tenu de la nature de l'entreprise d'Air Canada, de son environnement commercial, des fluctuations du marché, etc. En ce sens, il est normal que la pérennité voulue par le législateur n'appelle pas une fixité absolue des activités que vise l'alinéa 6(1)d), les exigences et les techniques de maintenance des aéronefs étant à l'évidence appelées à changer, tout comme l'entreprise elle-même et les conditions économiques dans lesquelles elle évolue. Par exemple, le législateur sait, au moment où il s'apprête à légiférer, qu'Air Canada envisage l'achat de nombreux avions Airbus, dont les exigences et les méthodes d'entretien diffèrent. Le législateur n'avait pas à entrer à cet égard dans des détails qui relèvent de la gestion de l'entreprise et, en ce sens, on peut reconnaître que, dans la manière dont Air Canada met en œuvre l'obligation que lui impose l'alinéa 6(1)d), elle jouit en effet d'une certaine liberté.

[154] Cela dit, cette liberté ne va pas jusqu'à lui permettre d'outrepasser la *Loi*. Il ressort plutôt du texte ainsi que du contexte interne de la *Loi*, et plus précisément des articles 6, al. (1)d), 7, al. b), et 2, paragr. (3), que le législateur a voulu préserver l'essence des activités des centres, tant quantitativement que qualitativement, et s'assurer qu'Air Canada agisse en conséquence. Affirmer que la société, au nom de la raison d'affaires, peut fermer les centres en question ou en réduire les activités au delà d'un certain seuil revient à ignorer les articles 7, al. b), et 2, paragr. (3), et à ignorer de même le texte du paragr. 6(1).

[155] D'une certaine façon, on pourrait dire qu'en ce qui concerne les restrictions prévues par le paragraphe 6(1), c'est le législateur qui a, d'avance, posé le jugement commercial idoine et fait le choix d'affaires en aménageant péremptoirement l'actionnariat d'Air Canada, en obligeant celle-ci à maintenir pour l'avenir ses centres d'entretien et de révision de Montréal, de Winnipeg et de Mississauga, en fixant son siège social à Montréal et en la contraignant à exploiter son entreprise en conséquence.

¹²⁰ Si tant est que cette règle puisse être invoquée en pareil contexte. Voir à ce propos : *Dunkin' Brands Canada Ltd. c. Bertico inc.*, 2015 QCCA 624, J.E. 2015-692 (requête pour autorisation de pourvoi à la Cour suprême, 36475), notamment au paragr. 101; *Vidéotron, s.e.n.c. c. Bell ExpressVu, l.p.*, précité, note 36, paragr. 71. Voir par ailleurs, *infra*, paragr. [215] à [217].

[156] Enfin, il faut noter aussi, quant à la restriction relative aux centres d'entretien et de révision, que le législateur, comme on le verra, confirmait ainsi un choix (c'est-à-dire une orientation commerciale) fait et annoncé par Air Canada elle-même et qui constitue le fondement politique de la décision législative prise en 1988.

* *

[157] Il découle donc du texte et du contexte interne de la *Loi* qu'Air Canada, ses administrateurs et ses actionnaires doivent faire en sorte de maintenir, c'est-à-dire de conserver en substance et en l'état, les centres d'entretien de Montréal et de Winnipeg tels que ceux-ci existaient en 1988, sauf à enfreindre la *Loi*.

[158] Il en résulte également, et forcément, que seule une modification législative pourrait permettre à Air Canada de déroger à cette obligation, tout comme ce serait le cas si elle souhaitait échapper aux restrictions que lui impose la *Loi* au chapitre de l'actionnariat ou du siège social.

[159] Ce constat de la nécessité d'une modification législative en pareil cas a déjà été fait, d'ailleurs, par deux fois, et ce, dans les affaires *Re Airline Industry Revitalization Co. Inc. v. Air Canada*¹²¹ et *Air Canada c. Airline Industry Revitalization Co. Inc.*¹²², décisions jumelles issues d'une offre d'achat des actions d'Air Canada par Airline Industry Revitalization Co. Inc. Cette offre, fruit d'un ingénieux montage, aurait eu pour résultat de passer outre à la restriction qu'énonçait à l'époque l'alinéa 6(1)a) de la *Loi*.

[160] Dans la première de ces décisions, tout en permettant à Airline Industry Revitalization Co. Inc. de convoquer une réunion des actionnaires d'Air Canada au sujet de son offre, le juge Blair (alors de la Cour supérieure de Justice de l'Ontario) observe que :

43 As the legislation presently stands, it is clear that Air Canada may not be controlled by any single shareholder or single group of shareholders. Section 6 of the Air Canada Act stipulates that Air Canada's articles shall contain provisions which prevent any person (together with associates) from holding more than 10% of the votes that may ordinarily be cast to elect directors. Air Canada's articles of continuance mirror those requirements. AirCo's proposal, however, is carefully crafted in a fashion which makes everything which is done in pursuance of it conditional upon the Air Canada Act being amended to remove the 10% ownership restriction.

(...)

¹²¹ (1999), 45 O.R. (3d) 370, [1999] O.J. No. 3581.

¹²² [1999] R.J.Q. 2912 (C.S.).

45 (...) The business which it is contemplated will be transacted at the requisitioned meeting is contingent upon the legislation being amended to remove the 10% restriction and thus nothing can be put into effect without the existing public policy being changed.¹²³

[Je souligne.]

[161] Dans la seconde, le juge Wéry (de la Cour supérieure du Québec) constate que l'offre en question est bel et bien contraire à la *Loi* en ce qu'elle aurait pour effet d'enfreindre l'alinéa 6(1)a) de la *Loi* en autorisant Airline Industry Revitalization Co. Inc. à contrôler plus de 10 % des droits de vote. Le juge évoque bien sûr la possibilité que la *Loi* soit modifiée, ce qui n'est toutefois pas encore fait à l'époque, malgré les rumeurs en ce sens. Il écrit :

[49] It is clear from the foregoing that the *10% Restriction* aims at preventing any person, alone or with "associates", to own, hold or control, directly or indirectly, more than 10% of the votes that may be cast for the election of the directors of Air Canada.

[50] This objective is clearly in the public interest. The parliamentary debates held prior to the Adoption of the *Act* confirm what the text of the *Act* says:

On July 13, 1988, Mr. Jim Hawkes (Progressive Conservative, Parliamentary Secretary to Deputy Prime Minister and President of the Privy Council) said:

... We want as a Government to make sure that the shares are widely held, that they do not fall into the hands of a small group of people, and that they stay in Canadian hands. This legislation specifies restrictions on the ownership of shares, and I think that makes sense. No one can own more than 10 per cent of the shares. Total non-resident ownership is being restricted to no more than 25 per cent of issued voting shares...

[51] The situation is that today there are around 30,000 Air Canada shareholders.

[52] Based on the foregoing, the *Act* should be construed in a large and liberal manner so as to best ensure its realization.

[53] Numerous documents have been introduced into evidence about the possible openness of the Government of Canada to change the *10% Restriction*.

[54] The political soundness of such a move is not for the Court to decide. What is clear, however, is that the Court must not, and it will not, let its judgment be influenced by this debate. The reasons, of course, are quite simple. Firstly,

¹²³ *Re Airline Industry Revitalization Co. Inc. v. Air Canada*, précité, note 121, paragr. 43 et 45.

the Government is not Parliament. Secondly, the Court's duty is to interpret and apply the existing laws as they are, not as they may be in the future. Lastly, nobody can guarantee what Parliament will do.

[Renvoi omis.]

[162] Bref, en l'absence d'une modification législative, Airline Industry Revitalization Co. Inc. ne pouvait mener son offre à terme, puisqu'elle aurait enfreint la *Loi*.

[163] Le même constat vaut en l'espèce : seule une modification législative peut permettre à Air Canada de se soustraire à l'obligation qui lui incombe en vertu de l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*.

* *

[164] Le contexte externe de la *Loi*, tel qu'il ressort en l'occurrence des débats parlementaires, va dans le même sens et consolide l'idée que le législateur a voulu contraindre Air Canada à respecter les mentions statutaires prescrites par l'article 6, paragr. (1), tout comme s'il s'agissait d'une obligation législative directe, que seule une loi peut modifier. Ce même contexte confirme également que l'on avait une vision assez précise de l'activité des centres d'entretien et de révision, à l'époque, et que l'on cherchait bel et bien à protéger, en gros, un *statu quo* reflétant ce qui était alors le modèle d'affaires d'Air Canada.

[165] Le juge de première instance a reproduit dans son jugement divers passages des débats parlementaires ayant entouré l'adoption de la *Loi*¹²⁴. Il en a conclu que ces passages démontrent que le législateur, au moment de cette adoption, avait l'intention ferme de préserver les centres de Montréal et de Winnipeg et d'assurer la continuité de leur exploitation.

[166] L'on sait que les débats parlementaires sont un outil interprétatif dont l'utilisation nécessite quelques précautions, vu sa nature. L'on sait aussi que le recours à un tel élément n'est pas toujours déterminant¹²⁵ et ne saurait contredire un texte sans ambiguïté¹²⁶. Néanmoins, l'outil a depuis longtemps gagné ses galons jurisprudentiels et la Cour suprême elle-même le rappelait encore récemment dans l'arrêt *Mouvement laïque québécois c. Saguenay (Ville)*¹²⁷, où elle réitère que de tels débats (ainsi que

¹²⁴ Voir les paragraphes 38, 39, 40, 41, 43 et 257 du jugement de première instance.

¹²⁵ Comme on le voit par exemple dans l'arrêt *Canada (Procureur général) c. Whaling*, [2014] 1 R.C.S. 392, paragr. 66 à 68.

¹²⁶ Sur la prudence qui s'impose, voir notamment : *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Procureur général)*, [2014] 2 R.C.S. 135, paragr. 47.

¹²⁷ 2015 CSC 16. On peut voir aussi : *Thibodeau c. Air Canada*, précité, note 91, paragr. 115 (j. Cromwell, pour les juges majoritaires), où l'on renvoie aux débats parlementaires afin de démontrer que le législateur n'avait pas eu l'intention qu'on lui imputait; *R. c. Summers*, [2014] 1 R.C.S. 575, paragr. 51; *Québec (Procureur général) c. A*, [2013] 1 R.C.S. 61 (sous la plume du j. LeBel), paragr. 108 à 110.

d'autres éléments), lorsqu'ils sont sans ambiguïté¹²⁸, font partie des indices permettant d'établir l'objectif du législateur, et donc son intention¹²⁹.

[167] En l'occurrence, l'outil est utile. La question du maintien des centres de Montréal et de Winnipeg a été abordée de manière explicite et ciblée lors des débats parlementaires ayant entouré l'adoption de la *Loi*, et ce, à répétition. Certains députés (ainsi qu'un certain nombre d'intervenants) se préoccupaient en effet vivement de la mesure dans laquelle Air Canada serait libre ou non de continuer à exploiter ces centres et de la manière dont elle le ferait à l'avenir : préserverait-elle ces centres? Y conserverait-elle le même volume d'opérations? Y aurait-il le même nombre d'employés? L'on se préoccupait également de ce que les conditions énumérées dans le paragraphe 6(1), notamment celles des al. *d*) et *e*), soient incluses dans les statuts de la société plutôt que fixées plus directement par la *Loi*.

[168] Les réponses données par le ministre responsable de la *Loi* ainsi que par ses représentants ne prêtent guère à équivoque et étayaient amplement l'interprétation du juge de première instance : Air Canada doit se conformer aux restrictions qu'énonce le paragraphe 6(1), dont celle de l'alinéa *d*), et elle ne peut agir à leur encontre sans modification législative préalable. Les débats permettent également de comprendre mieux ce que, concrètement, le législateur entendait protéger en contraignant Air Canada à maintenir les centres de Montréal et de Winnipeg.

[169] Il n'est pas nécessaire de reprendre ici les passages déjà cités par le juge (incluant celui qu'on trouve en annexe au jugement), auxquels je me contenterai de renvoyer (sauf exception). J'y ajouterai, cependant.

[170] Ainsi, on a déjà pris connaissance des propos du ministre Mazankowski reproduits plus haut (voir *supra*, paragr. [15], notamment à la p. 13), qui, le 12 avril 1988, annonce le dépôt prochain d'un projet de loi sur la privatisation d'Air Canada et souligne qu'aucun des centres (il s'agit de ceux de Montréal, de Mississauga et de Winnipeg) « ne perdra de son importance ».

[171] Cette affirmation est reçue avec un certain scepticisme. Le même jour, le député Lloyd Axworthy (Winnipeg-Fort Garry) interroge ainsi M. Mazankowski :

M. Axworthy : Monsieur le Président, je voudrais poser une question au vice-premier ministre. Dans sa déclaration de ce matin, le gouvernement disait

¹²⁸ *A contrario*, voir : *Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada c. Canada (Procureur général)*, précité, note 126, paragr. 47 : « [...] Cependant, ces renvois ne seront pas utiles pour interpréter le libellé d'une disposition législative s'ils sont eux-mêmes ambigus (*Placer Dome Canada Ltd. c. Ontario (Ministre des Finances)*), [2006] 1 R.C.S. 715, par. 39, le juge LeBel). [...] ».

¹²⁹ En général, voir : Ruth Sullivan, *Construction of Statutes*, 6^e éd., Markham, Ont., LexisNexis, 2014, § 9.48, p. 277-278, et § 23.53 à 23.97, p. 679 et s.; Pierre-André Côté, avec la collab. de Stéphane Beaulac et Mathieu Devinat, *Interprétation des lois*, 4^e éd., Montréal, Les Éditions Thémis, 2009, paragr. 1576 à 1595, p. 501 et s.

clairement qu'il allait mettre dans un projet de loi l'engagement de maintenir le siège social d'Air Canada à Montréal. C'est une excellente initiative, que j'approuve.

Toutefois, pourquoi n'envisage-t-on pas le même engagement au sujet du centre d'entretien de Winnipeg? Tout ce que nous avons, c'est une déclaration de bonnes intentions de la part du gouvernement qui ne peut d'ailleurs rien garantir puisqu'il renonce au pouvoir de faire respecter ces engagements.

Pourquoi le vice-premier ministre n'ajoute-t-il pas au projet de loi des engagements pour Toronto et Winnipeg, identiques à ceux qu'il prend pour Montréal?¹³⁰

[172] La discussion bifurque avant de revenir à la question de M. Axworthy, à laquelle M. Mazankowski répond de la manière suivante :

M. Mazankowski : Monsieur le Président, j'invite le député à relire la déclaration qui prévoit un régime d'achat d'actions pour les employés, qui dit qu'aucun actionnaire ne pourra détenir plus de 10 p. 100 des actions émises au public, et que la propriété étrangère sera limitée à un maximum de 25 p. 100.

On dit ensuite :

Les grands centres d'exploitation et d'entretien qui ont été construits au fil des ans à Montréal, Toronto et Winnipeg constituent une source de grande fierté pour Air Canada et un élément fondamental du succès de la compagnie... Le centre d'entretien de Winnipeg demeurera une fonction intégrale et prééminente...

Tout cela figure dans les engagements que nous avons pris et les restrictions que nous avons placées.¹³¹

[173] L'affaire toutefois ne s'arrête pas là, comme le montre l'échange suivant :

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord) : Monsieur le Président, ma question s'adresse au vice-premier ministre. Dans sa déclaration de ce matin, il fait savoir clairement que le président du conseil d'Air Canada votera selon les directives des actionnaires privés. Comment le ministre peut-il garantir aux 2 300 employés d'Air Canada à Winnipeg, et notamment au grand nombre d'employés qui travaillent au centre d'entretien, que les actionnaires privés respecteront l'engagement que le ministre prend dans sa déclaration aujourd'hui?

¹³⁰ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XI, 1988 (12 avril 1988), p. 14384.

¹³¹ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XI, 1988 (12 avril 1988), p. 14384.

L'hon. Don Mazankowski (vice-premier ministre et président du Conseil privé) : Monsieur le Président, Air Canada a pris un engagement ferme dans un communiqué, qui a évidemment reçu l'appui du président du conseil d'Air Canada et même du président d'Air Canada. C'est le même aujourd'hui qu'hier.

M. Blackburn (Brant): Et d'ici un an?

L'AVENIR DU CENTRE D'ENTRETIEN DE WINNIPEG

M. David Orlikow (Winnipeg-Nord) : Monsieur le Président, le président d'Air Canada a fait une déclaration basée sur les instructions qu'il a reçues des propriétaires actuels. Le ministre propose toutefois qu'à l'avenir le président reçoive ses instructions des actionnaires privés.

Qu'est-ce qui empêche les actionnaires privés, dont la principale préoccupation est naturellement de faire des bénéfices, de déclarer qu'il n'est pas rentable de garder l'atelier de Winnipeg ou ceux d'autres villes? Il est essentiel que la législation contienne l'assurance que les ateliers de Winnipeg et de Toronto seront maintenus tels quels ou agrandis.

L'hon. Don Mazankowski (vice-premier ministre et président du Conseil privé) : Monsieur le Président, je ne comprends pas pourquoi le député est si inquiet pour Winnipeg. Il s'agit d'un atelier d'entretien rentable qui offre un bon service et qui a des employés consciencieux. Air Canada a pris un engagement ferme.

M. Riis : Rappelez-vous des CF-18.

M. Mazankowski : Au cas où le député ne serait pas au courant de tout ce qui se passe là-bas, je précise qu'en plus d'assurer l'entretien des avions d'Air Canada, l'atelier de Winnipeg exécute des contrats d'entretien pour d'autres transporteurs et que la société aérienne continuera de chercher des débouchés et de présenter des soumissions en conséquence. Il s'agit d'une affaire florissante. Pourquoi voudrait-on s'en débarrasser, monsieur le Président?¹³²

[174] Comme on le voit, la question du maintien des centres de révision et d'entretien de Montréal, de Mississauga et de Winnipeg¹³³ fait donc immédiatement l'objet d'une discussion. Le sujet revient sur le tapis le 13 avril, comme on le constate des débats qui

¹³² *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XI, 1988 (12 avril 1988), p. 14384-14385.

¹³³ La nécessité de protéger le centre de Winnipeg, en particulier, est défendue avec ardeur par les députés de cette région et la situation de ce centre est souvent donnée en exemple au cours des débats.

ont lieu ce jour-là devant la Chambre des communes¹³⁴, et certains demandent alors des garanties législatives à cet égard¹³⁵. Nouvelle discussion le 14 avril, autour du centre d'entretien de Winnipeg¹³⁶. Le 25 avril 1988, le débat reprend et le ministre Mazankowski déclare que :

L'hon. Don Mazankowski (vice-premier ministre et président du Conseil privé) : [...] Les faits sont clairs. Comme je l'ai dit, ce sont là les points qui seront précisés dans la loi. J'ai également dit, à propos d'autres points tels que le maintien du siège social à Montréal et le bilinguisme officiel, qu'il y aura des dispositions à cet égard dans la loi ou dans les statuts de la société. J'ai été clair à ce moment-là et je le suis encore aujourd'hui.

Je le répète, aucun centre ne perdra de son importance. Le centre d'entretien de Winnipeg continuera de faire partie intégrante d'Air Canada. Je me suis engagé à ce moment-là à ce que cela soit précisé dans la loi ou dans les statuts, et je réitère cet engagement ici même, aujourd'hui, monsieur le Président.¹³⁷

[175] Le projet de loi est présenté à la Chambre des communes le 19 mai 1988 et son étude commence le 24. Ce jour-là, dans son allocution introductive, M. Mazankowski signale que :

Tout d'abord, le projet de loi comporte de rigoureuses dispositions visant à faire en sorte que pas plus de 25 p. 100 des actions émises n'appartiennent à des non-résidents au Canada. Les mêmes restrictions s'appliquent à toutes les sociétés de transport, conformément aux dispositions de la Loi nationale sur les transports. Par ailleurs, 10 p. 100 au plus des actions émises peuvent être acquises ou contrôlées par un particulier ou des associés.

Autrement dit, contrairement à ce qu'on a laissé entendre, une ligne aérienne des États-Unis ou d'ailleurs ne pourra jamais devenir propriétaire d'une société canadienne comme Air Canada. C'est impossible. Au cas où certains députés l'auraient oublié, l'accord de libre-échange n'empêche pas le gouvernement d'imposer de telles restrictions.

¹³⁴ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XII, 1988 (13 avril 1988), p. 14416, 14419.

¹³⁵ Voir par exemple : *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XII, 1988 (13 avril 1988), p. 14419 *in fine*, 14466 (garanties qui concerneraient ici Winnipeg).

¹³⁶ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XI, 1988 (13 avril 1988), p. 14466-14467.

¹³⁷ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XII, 1988 (25 avril 1988), p. 14779. Il réitère cet engagement le même jour, un peu plus tard, comme on le constate aux p. 14780 et 14783. On pourra consulter aussi certaines interventions du 26 avril 1988 (p. 14828 et 14837).

De plus, le gouvernement s'étant engagé à maintenir les centres d'opérations et d'entretien de la société à Montréal, Winnipeg et Mississauga, le projet de loi ne fait que confirmer cet engagement. La loi garantit que ces centres vont être maintenus, mais les mêmes bonnes raisons pour lesquelles ils ont été établis constituent la meilleure assurance que non seulement ils vont rester, mais encore vont-ils grandir et prendre de l'expansion en même temps que la ligne aérienne et le pays.¹³⁸

[Je souligne.]

[176] Le projet de loi comporte déjà, en effet, ce qu'annonce le vice-premier ministre, à savoir une disposition visant les centres d'entretien et de révision de Montréal, de Winnipeg et de Mississauga, disposition que voici (et qui ne sera pas retouchée par les parlementaires) :

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

[...]

c) 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;

[...]

6. (1) The articles of continuance of the Corporation shall contain

(...)

(c) provisions requiring the Corporation to maintain operational and overhaul centres in the City of Winnipeg, the Montreal Urban Community and the City of Mississauga; and

(...)

[177] Le 25 mai, le député Minaker¹³⁹ fait les remarques suivantes :

M. George Minaker (Winnipeg–St. James) : Madame la Présidente, je suis très heureux de pouvoir aujourd'hui à la Chambre prendre part au débat du projet de loi C-129, car Air Canada est un important employeur dans ma circonscription de Winnipeg–St. James. L'aéroport international et les immeubles de l'aérogare sont en effet situés dans ma circonscription, de même que le centre d'entretien et de révision de Winnipeg, de sorte que bon nombre de mes électeurs s'intéressent beaucoup à ce qui se passe à Air Canada.

J'ai parlé avec des capitaines, des premiers officiers, des agents de bord, des membres du personnel de piste, des bagagistes et autres travailleurs, tous employés d'Air Canada. La société emploie en tout 2 100 personnes à Winnipeg, dont la majorité sont mes électeurs. Vous comprendrez, madame la Présidente,

¹³⁸ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XII, 1988 (24 mai 1988), p. 15724.

¹³⁹ M. George Minaker est un député du parti progressiste-conservateur, au pouvoir.

que les habitants de ma circonscription portent un vif intérêt à l'étude du projet de loi à la Chambre des communes.

Il serait bon, je crois, que je vous explique l'historique d'Air Canada à Winnipeg–St. James. Depuis sa création en 1937 sous le nom de Trans-Canada Air Lines, la compagnie aérienne se loge à l'aéroport, à St. James. De 1966 à 1969, le gouvernement libéral de l'époque a décidé de déménager le centre de révision de Winnipeg. En décembre 1968, le cabinet du premier ministre Trudeau ayant refusé d'intervenir dans la décision d'Air Canada, le déménagement a eu lieu.

Cette décision a bouleversé pendant des années la vie de beaucoup de mes parents et amis. Les habitants de Winnipeg ne l'ont pas encore oubliée. Dans certains cas, le père habitait à Montréal et sa famille à Winnipeg, ce qui faisait qu'ils ne pouvaient se voir pendant des semaines et même des mois. Il en a été ainsi de bien des familles.

En 1975 ou 1976, le gouvernement a décidé sous la pression, je crois, des députés conservateurs de la région de Winnipeg, de ramener le centre de révision à Winnipeg. Et ce centre se porte très bien, merci.

Le projet de loi dont nous sommes saisis stipule que les centres d'entretien devront être maintenus à Winnipeg, à Toronto et à Montréal. C'est écrit noir sur blanc. Ces bases d'entretien resteront là où elles sont, et je le dis à juste titre. De plus, les clauses de prorogation de la nouvelle société préciseront que ces bases sont situées à Winnipeg, Toronto et Montréal.

Si la société qui exploitera Air Canada comme une entreprise privée décidait un jour de les déplacer, elle devra demander à la Chambre des communes de modifier la loi. Je ne peux imaginer de meilleure sauvegarde.

Le gouvernement conservateur veut protéger les emplois à Winnipeg, contrairement aux libéraux de 1966 à 1969. Les libéraux ont perturbé les familles et leur ont causé toutes sortes de difficultés, des départs, des mises à pied et des mises à la retraite forcées parce que les gens ne voulaient pas faire déménager leurs familles pour toutes sortes de raisons. Voilà ce qui est arrivé sous un gouvernement libéral, mais notre gouvernement ne veut pas que cela se reproduise et il a agi en conséquence. Il a inscrit une garantie dans la loi.

[...] ¹⁴⁰

[Je souligne.]

¹⁴⁰ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XII, 1988 (25 mai 1988), p. 15759-15760 (on retrouve un extrait de ce passage au paragr. 43 du jugement de première instance).

[178] Un peu plus tard, le député libéral Gilles Grondin met en doute les propos de son collègue Minaker et fait valoir notamment que :

L'article 6(1)c) concernant les clauses de prorogation assure la continuité des opérations des centres d'entretien situés à Winnipeg, à Montréal et à Toronto. Il n'assure cependant pas le volume des opérations ni le nombre des emplois dans ces centres. Cet état de choses signifie que le conseil d'administration privé serait en mesure de réduire les opérations et de multiplier les mises à pied à sa guise. La même règle s'applique pour le siège social de la société à Montréal. Le conseil d'administration privé ne serait aucunement restreint s'il décidait de transférer un nombre important d'employés de Montréal à Toronto, ou encore dans d'autres centres au Canada.¹⁴¹

[179] Le secrétaire parlementaire du vice-premier ministre Mazankowski, M. Richard Grisé, se fait rassurant (en deux temps interrompus par divers échanges) :

[...] Au contraire, c'est avec le nouveau projet de loi qu'on confirme, qu'on garantit qu'il va y avoir un siège social à Montréal, qu'il va y avoir des centres d'entretien à Winnipeg, à Toronto, à Dorval. On les respecte. On l'indique clairement dans le projet de loi.

[...]

Les grands centres d'exploitation et d'entretien qui ont été mis sur pied au cours des années à Montréal, Mississauga et Winnipeg étaient le fruit d'une décision basée sur le bon sens des affaires. Ils sont une source de fierté et parties intégrantes du succès de la compagnie: ils seront maintenus en opération.¹⁴²

[180] Le débat n'en est pourtant pas à sa fin. Le maintien du centre de Winnipeg fait l'objet des discussions les plus animées; on affirme craindre que ce qui est devenu l'alinéa 6(1)d) ne procure qu'une protection illusoire¹⁴³. Devant cela, le ministre Mazankowski ou ses porte-parole réitèrent, par exemple, que :

¹⁴¹ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XII, 1988 (25 mai 1988), p. 15764 (on retrouve également une partie de ce passage au paragr. 40 du jugement de première instance). Voir aussi p. 15765.

¹⁴² *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XII, 1988 (25 mai 1988), p. 15765 et 15771.

¹⁴³ Voir à ce propos l'intervention du député Stan J. Hovdebo (Prince-Albert), qui pose la question suivante : « Cependant, quelqu'un s'imagine-t-il que lorsque le pouvoir des actionnaires de la société aérienne quittera le Canada ou encore s'établira ailleurs au Canada, il y aura une raison pour maintenir un centre d'entretien à Winnipeg pour s'occuper d'un seul avion par an? Cela ne va pas nécessairement maintenir l'atelier en activité et fournir du travail aux gens de cette localité. » (*Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XII, 1988 (25 mai 1988), p. 15767). On peut consulter aussi l'intervention du député Jacques Guilbault (St-Jacques), suggérant qu'« il se peut bien que les effectifs de la base d'entretien se résument à trois personnes et une clé anglaise » (*Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XIII, 1988 (7 juin 1988), p. 16226).

[M. Joe Reid (St. Catharines)] : [...] La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada va garantir le maintien à Winnipeg, Mississauga et Montréal des centres d'exploitation et de révision de la société. Son siège va rester à Montréal.¹⁴⁴

[181] La discussion se transporte ensuite devant le Comité législatif de la Chambre des communes chargé d'étudier le projet de loi.

[182] Voici un échange du 22 juin 1988 devant ce comité, alors qu'on procède à l'adoption article par article :

Article 7—Limitation

M. Minaker : J'ai une question à poser à ceux qui sont ici pour nous conseiller. Je crois comprendre que l'article 7 interdira à tout futur conseil d'administration de la nouvelle compagnie de manipuler les stipulations obligatoires figurant aux alinéas 6.(1)a), b), c) et d) surtout en ce qui concerne les centres de révision qui se trouvent à Winnipeg, Toronto et Montréal. Cet article les empêchera de faire n'importe quoi même plus tard?

Mme Smith¹⁴⁵ : C'est exact. De plus, l'alinéa 6.(1)a) leur interdit, disons, de se constituer en société dans une province pour contourner ce règlement. Il ne peut y avoir transfert de juridiction.

M. Minaker : Sauf erreur, ils ne peuvent pas le faire non plus en recourant à un vote à la majorité des deux tiers...

Mme Smith : C'est exact. Le seul moyen pour eux est que quelqu'un modifie la Loi.

M. Minaker : Très bien, merci.¹⁴⁶

[183] Cela fait écho à un débat antérieur devant le même comité, en présence de M. Mazankowski (qui fait d'abord une allocution de présentation au comité législatif), et de Mme Smith, sa sous-ministre¹⁴⁷ :

¹⁴⁴ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XIII, 1988 (7 juin 1988), p. 16189.

¹⁴⁵ Mme Smith est sous-ministre, Bureau de la privatisation et des affaires réglementaires.

¹⁴⁶ Extrait de : *Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le projet de loi C-129*, 2^e session, 33^e législature, fascicule no 3, 1988 (22 juin 1988), p. 3:6.

¹⁴⁷ Extrait de : *Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le projet de loi C-129*, 2^e session, 33^e législature, fascicule no 1, 1988 (14 juin 1988), p. 1:25 et 1:26 ainsi que p. 1:35 à 1:37, 1:38 et 1:39.

M. Mazankowski : [...]

Il existe d'autres points importants qui, à mon avis, sont des éléments clés de la loi. D'abord, le projet de loi stipule que le siège social d'Air Canada demeurera à Montréal. Par ailleurs, il garantit que les villes de Winnipeg, Montréal et Mississauga conserveront les centres de révision et les centres des opérations. Ces dispositions reflètent certaines décisions prises par la société, décisions fondées sur des impératifs commerciaux. De plus, contrairement à ce qu'affirment certains critiques, il n'existe aucune raison de croire que ces décisions auront des répercussions financières négatives sur la compagnie. Bien au contraire, tout porte à croire que l'on assistera à une expansion des centres des opérations et de révision à mesure que l'entreprise prospérera.

Certains ont également demandé que des garanties soient mises de l'avant en ce qui a trait au nombre d'employés de ces centres. Puis-je rappeler aux députés qu'il n'existe aucune garantie de ce genre à l'heure actuelle, pas plus qu'il n'existe, dans la Loi actuelle sur Air Canada, de clause garantissant l'existence de ces principaux centres. Ce projet de loi fournit donc des garanties qui n'existaient pas auparavant. Je me dois donc de répéter ce que j'ai déjà dit à maintes reprises, à savoir qu'une compagnie aérienne prospère et en bonne santé est certainement la meilleure garantie qui soit. En outre, les dispositions du projet de loi prévoient également que la Loi sur les langues officielles continuera de s'appliquer à Air Canada.

[...]

M. Mazankowski : Oui, il faudrait que ce soit une décision commerciale, encore une fois en veillant aux intérêts de la compagnie aérienne.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question – et je comprends bien le ton sur lequel la question a été soulevée – vous dites que d'imposer des conditions à la vente de la compagnie aérienne, par exemple d'insérer dans le projet de loi le maintien à Montréal du siège social... je pense qu'en vertu de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes, il faut identifier le siège social. Il est ensuite question des centres de révision et des opérations à Dorval, à Toronto et à Winnipeg. Nous avons dit dès le début qu'il s'agissait des conditions de la vente. La direction a accepté ces conditions. Cette question avait beaucoup d'importance au cours des premiers entretiens et des premiers débats sur la privatisation, et elle correspond à ce que nous avons fait dans d'autres cas. Je ne pense pas que nous avons pris des initiatives de privatisation auxquelles ne se rattachait aucune condition.

M. Orlikow¹⁴⁸ : Monsieur le ministre, ces conditions ne se trouvent pas dans les parties du projet de loi. Elles se trouvent dans les clauses de prorogation.

Nous sommes très méfiants. Après tout, à Winnipeg, pendant que le gouvernement libéral était au pouvoir, nous avons vu la direction d'Air Canada changer la situation, c'est-à-dire que le siège social de la société, les principaux centres de révision et pratiquement tous les centres des opérations se trouvaient à Winnipeg, et progressivement, sans que la direction fasse quelque déclaration publique que ce soit au gouvernement en disant qu'elle proposait de faire une telle chose, nous avons vu les principaux centres d'opérations de la société déménager de Winnipeg à Montréal. Certains d'entre nous, qui nous souvenons de cette situation, nous demandons pourquoi ces clauses ne font pas vraiment partie du projet de loi.

M. Mazankowski : Monsieur Orlikow, vous argumentez contre vous-même maintenant. Vous dites que vous êtes méfiant. C'est à cause de votre méfiance que nous nous sommes engagés à l'insérer dans le projet de loi, c'est évident. Vous et vos collègues dites que vous avez encore des doutes à ce sujet. Vous demandez davantage de garanties. Puis-je vous rappeler que ce à quoi vous avez fait allusion s'est passé lorsqu'Air Canada était société d'État à part entière. Il s'agissait d'une décision politique, sans doute, non pas d'une décision commerciale. Je ne peux absolument pas comprendre pourquoi vous voulez que cela se répète. La plupart du temps, quand l'on se fait battre à la première manche, on ne revient pas à la seconde manche.

Plusieurs personnes ont laissé entendre que nous devrions avoir une « action dorée » [*golden chair*]. Eh bien, en réalité, nous insérons dans le projet de loi les conditions qui équivaldraient à une « action dorée » [*golden chair*]. Ces conditions ne peuvent être manipulées pour des raisons politiques. Elles sont incluses dans le projet de loi.

M. Orlikow : Je veux tout simplement savoir, et je ne suis pas avocat...

M. Mazankowski : Moi non plus.

M. Orlikow : ... si en faisant partie des clauses de prorogation, ces conditions sont tout aussi solides et fermes que si on les retrouvait en fait dans les articles du projet de loi.

M. Mazankowski : Eh bien, monsieur le président...

M. Orlikow : Je vais aborder un autre sujet.

¹⁴⁸ M. Orlikow est un député du NPD.

M. Mazankowski : Non, monsieur le président, je tiens à ce qu'il y ait une réponse. Mais puisque vous vous méfiez des politiciens, vous aurez la réponse d'un expert.

Mme Smith : Il n'y a pas de mesure plus forte qu'une disposition de la loi. Si ces conditions sont précisées dans les statuts de prorogation, il faudrait le vote des deux tiers des actionnaires pour les modifier. Celles que vous avez mentionnées, c'est-à-dire le fait que Montréal sera le siège de la société, et aussi la question des installations d'entretien, se trouvent non seulement dans la loi mais également dans les statuts. On ne peut pas les changer à moins de modifier la loi. On ne peut pas offrir de garantie plus sûre.

[...]

M. Grisé : Ma prochaine question au vice-premier ministre n'est peut-être pas aussi importante que celle de la sécurité, mais pour les gens de la région de Montréal, elle l'est tout autant.

Il y a eu beaucoup de discussions et de commentaires vu qu'il y aura des intérêts particuliers au sein d'Air Canada. Son siège social est à Montréal présentement. Il y a également un centre d'entretien à Montréal. Est-il stipulé précisément dans le projet de loi que le siège social sera à Montréal ou s'il est possible que dans trois ou cinq ans, par exemple, à cause de l'activité qui s'amplifie davantage à Toronto qu'à Montréal, Air Canada transfère son siège social de Montréal à Toronto, ou encore transfère son centre d'entretien de Montréal à Vancouver à cause de changements dans les activités d'Air Canada?

M. Mazankowski : It would require a change to the legislation.

M. Grisé: Donc, selon la loi, il est actuellement impossible de transférer le siège social ou le centre d'entretien d'Air Canada de Montréal à une autre ville?

M. Mazankowski : It is in the legislation, and it is to dispel the suspicions my honourable friend from the New Democratic Party alluded to earlier.

[Je souligne.]

[184] Le 21 juin 1988, après quelques interventions particulièrement musclées de M. Vincent Blais, président général du conseil d'administration de la « loge de district 148 » de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aéronautique, qui s'inquiète du déplacement ou de la fermeture possible des centres

de Montréal et de Winnipeg après la privatisation d'Air Canada¹⁴⁹, le député Minaker affirme ceci :

M. Minaker : Monsieur le président, à propos des ateliers de révision, mes connaissances d'ingénieur et mes discussions avec Air Canada me laissent croire que vous parlez d'un atelier de révision où l'on puisse mettre un avion en pièces et le réparer, ce qui ne se fait pas sans un établissement d'une certaine taille. Je sais qu'à Winnipeg, nous avons probablement l'un des meilleurs centres d'entretien au Canada et qu'Air Canada a investi dans ce hangar et en matériel de très fortes sommes d'argent.

Monsieur le président, M. Blais a laissé entendre qu'une grande partie des travaux qui y sont exécutés iraient à des pays tiers ou quitterait le Canada; pourtant je sais qu'à Winnipeg, Air Canada répare des avions d'autres compagnies aériennes – je pense à Alaska Airlines et aussi à Jamaica Airlines. Le savoir-faire est à Winnipeg, les connaissances techniques sont à Winnipeg; l'équipement y est installé. Pourquoi Air Canada désirerait-elle fermer un établissement profitable qui amène de l'argent à la compagnie? J'ai appris que les recettes de ces travaux exécutés à contrat l'année dernière s'élevaient aux environs de 8 millions de dollars. Pourquoi la nouvelle compagnie désirerait-elle s'en départir, surtout qu'elle ne peut contourner les dispositions des alinéas a) à d). L'alinéa 6.(1)c) dit très clairement qu'il y aura des ateliers de révision à Montréal, Toronto et Winnipeg, le projet de loi nous protège donc de toute tentative de la future société de se débarrasser de ces ateliers de révision.

M. V. Blais : Mais, vous l'avez remarqué, le projet de loi ne donne aucune définition de l'atelier de révision.

M. Minaker : Mais vous et moi savons ce qu'est un atelier de révision : c'est un établissement où l'on peut démonter un avion. Ces ateliers de révision doivent demeurer à Winnipeg, Toronto et Montréal.

M. V. Blais : Le projet de loi affirme-t-il que toute la flotte d'Air Canada devra y être réparée; précise-t-il que tous les travaux devront être exécutés par les employés d'Air Canada au Canada; le projet de loi l'affirme-t-il? Montrez-moi où. Je ne l'ai pas trouvé.

M. Minaker : Mais pourquoi, monsieur Blais, Air Canada voudrait-elle vendre un service profitable, alors qu'elle dispose de techniciens bien formés, et que le projet de loi affirme clairement qu'elle ne peut modifier la situation. Elle ne peut même pas le faire avec un vote majoritaire des deux tiers. Elle ne peut

¹⁴⁹ Extrait de : *Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le projet de loi C-129*, 2^e session, 33^e législature, fascicule no 2, 1988 (21 juin 1988), p. 2:41, 2:42, 2:44.

contourner les quatre alinéas de l'article 6. L'article 7 prévoit très clairement qu'une nouvelle société ne peut le faire.¹⁵⁰

[Je souligne.]

[185] Et un peu plus loin, à la suite d'une autre intervention, M. Minaker ajoute que :

M. Minaker : Je peux vous assurer, monsieur le président, que nous sommes tous préoccupés, et moi le premier, des modifications que pourrait subir l'atelier de révision de Winnipeg. J'ai connu des amis et des familles qui ont été déchirés lorsque le gouvernement libéral a décidé de déménager l'atelier – rappelez-vous ce que M. Orlikow en disait. J'ai vu des familles déchirées. Nous ne voulons pas que cela arrive, et c'est la raison pourquoi nous avons inscrit dans le projet de loi qu'aucune société future n'aurait le droit de le faire.¹⁵¹

[Je souligne.]

[186] En juillet 1988, la Chambre des communes se ressaisit du projet de loi. Certains députés (de l'opposition) suggèrent des modifications visant à garantir la stabilité des effectifs des centres d'entretien en cause, modifications qui sont refusées. On propose aussi d'ajouter un alinéa *f*) au paragraphe 6(1), de façon à ce qu'Air Canada incorpore à ses statuts « des dispositions visant à faire respecter les restrictions et obligations prévues au présent article »¹⁵² (une disposition de ce genre figure, comme on l'a vu plus tôt dans les lois privatisant d'autres sociétés d'État – voir *supra*, paragr. [127]), proposition qui sera également rejetée, quelques jours plus tard¹⁵³. Le 13 juillet, M. Jim Hawkes (secrétaire parlementaire du ministre Mazankowski) précise toutefois que :

M. Hawkes : Air Canada s'est engagée à respecter ses obligations en matière de pensions et de conventions collectives. La loi stipule, par ailleurs, que le siège social de la Société restera à Montréal – il n'y [a] pas de conflit entre les régions à ce sujet – et que les centres d'entretien et de révision seront maintenus à Montréal, à Mississauga et à Winnipeg. Ces centres sont situés à ces endroits-là pour des raisons pratiques. La loi contribue à garantir qu'il en restera ainsi. Le président d'Air Canada lui-même a déclaré que le centre de Winnipeg, auquel les Canadiens de l'Ouest tiennent beaucoup, est très efficace, qu'il fait du bon travail et qu'il le fait à l'endroit tout désigné. Il est logique que ces installations soient situées à Winnipeg et elles y resteront. Cette base est rentable. Et les bénéficiaires

¹⁵⁰ Extrait de : *Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le projet de loi C-129*, 2^e session, 33^e législature, fascicule no 2, 1988 (21 juin 1988), p. 2:44 et 2:45.

¹⁵¹ Extrait de : *Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le projet de loi C-129*, 2^e session, 33^e législature, fascicule no 2, 1988 (21 juin 1988), p. 2:46.

¹⁵² *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XIV, 1988 (8 juillet 1988), p. 17329 et 17330 (proposition du député libéral Russell MacLellan (Cape Breton-The Sydneys)).

¹⁵³ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XIV, 1988 (11 juillet 1988), p. 17408.

augmenteront peut-être maintenant que les travailleurs détiendront des actions dans l'entreprise.¹⁵⁴

[Je souligne.]

[187] Le doute persiste tout de même chez certains à propos de la véritable portée de la garantie de maintien ainsi offerte aux centres d'entretien et de révision. Le député MacLellan fait ainsi valoir que :

[...] Deuxièmement, l'article 6 parle du maintien du siège social à Montréal et du centre d'entretien à Winnipeg. Toutefois, il n'y a pas d'obligation formelle à cet égard. En principe, cela relèverait de la Loi sur les corporations commerciales canadiennes. J'en doute. Le gouvernement dit être certain que la protection continue d'exister.¹⁵⁵

[188] Finalement, le projet de loi est adopté par la Chambre, en troisième lecture, le 14 juillet 1988.

[189] Le Sénat s'y intéresse à son tour et en saisit le Comité sénatorial permanent des Banques et du commerce. Là encore, quelques interventions portent sur le sens de ce qui est aujourd'hui l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* : que signifie cette disposition? Quelle est sa portée réelle? Un sénateur y voit une restriction injustifiée à l'activité d'une société désormais privée, qui pourrait pâtir d'une telle limite¹⁵⁶. D'autres craignent au contraire que ce ne soit qu'une façade, derrière laquelle on ne trouverait en définitive que « deux employés et deux clefs à molette »¹⁵⁷. Toujours est-il que le 16 août 1988, lorsqu'il

¹⁵⁴ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XIV, 1988 (13 juillet 1988), p. 17516.

¹⁵⁵ *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XIV, 1988 (13 juillet 1988), p. 17519.

¹⁵⁶ Il s'agit de l'intervention du sénateur Perreault, qui juge la restriction peu compatible avec l'esprit de libre entreprise présidant à la privatisation (*Délibérations du Comité sénatorial permanent des Banques et du commerce*, 2^e session, 33^e législature, 1988 (2 août 1988), p. 67:17). Ce commentaire fait écho à la réaction de certains commentateurs s'étonnant de la restriction envisagée par l'al. 6(1)d), qui, à leur avis, risque de compromettre les visées commerciales d'Air Canada et de nuire à l'attrait de ses actions sur le marché privé (sans parler que la privatisation incomplète, dans un premier temps, qui est envisagée par le projet de loi, paraît peu avantageuse aux yeux de certains). Voir, par exemple : *Débats de la Chambre des communes*, 2^e session, 33^e législature, 37 Elizabeth II, vol. XII, 1988 (24 mai 1988), p. 15732-15733 (intervention de M. Orlikow rapportant le contenu d'un article de journal).

¹⁵⁷ Intervention de Mme N. Riche (Congrès du Travail du Canada), *Délibérations du Comité sénatorial permanent des Banques et du commerce*, 2^e session, 33^e législature, 1988 (2 août 1988), p. 67:57. Voir aussi l'intervention du sénateur Gildas I. Molgat, qui se demande ceci :

Il a dit qu'une des conditions était qu'Air Canada maintienne ses bases de Winnipeg et de Mississauga. Pourrait-il nous donner plus de détails là-dessus? Combien d'années durera cette garantie et qu'est-ce qui est garanti au juste? La société maintiendra-t-elle la base d'entretien de Winnipeg avec trois mécaniciens? Est-ce ce qu'elle veut dire par maintenir la base?» (*Débats du Sénat*, 2^e session, 33^e législature, 35-36-37 Elizabeth II, vol. 4, 1988 (21 juillet 1988), p. 4097).

présente au Sénat le rapport du comité en question, qu'il préside, l'honorable Ian Sinclair¹⁵⁸ note que :

[...]

Le comité a traité un certain nombre d'autres questions que je ne ferai que mentionner, puisqu'on en a bien fait état dans le rapport.

Premièrement, la question des centres de révision et d'entretien dans des endroits comme Montréal, Mississauga près de Toronto et Winnipeg. Je pense qu'il importe de se rendre compte que le maintien de ces installations dans ces villes est prévu par la loi. En d'autres mots, bien que nul ne puisse lier un Parlement ultérieur, tout changement dans ces installations exigerait une modification législative. Ce serait également le cas en ce qui concerne le siège de la société, qui doit rester à Montréal.¹⁵⁹

[Je souligne.]

[190] Par la suite, le sénateur Roblin (Manitoba)¹⁶⁰, également membre du Comité permanent des Banques et du commerce, renchérit :

Le sénateur Roblin : Certaines dispositions de ce projet de loi ont attiré l'attention de quelques représentants du Manitoba. Il s'agit des dispositions obligeant la société à maintenir ses installations situées depuis longtemps à Winnipeg.

L'histoire des relations entre Air Canada et la municipalité de Winnipeg est mouvementée. J'y suis moi-même intervenu jadis. Toutefois, je m'étonne de voir dans le texte de la loi cette obligation pour la société de maintenir ses centres d'entretien et de révision à Winnipeg ainsi qu'à divers autres endroits, ce qui n'est pas à négliger. Cela devient une obligation légale. Winnipeg n'était certes pas aussi bien protégée par le passé.

J'insiste donc sur le fait que le maintien des centres d'entretien et de révision dans cette ville ainsi qu'à Montréal et à Mississauga est prévu dans la loi. Cela constitue peut-être une disposition inhabituelle dans un projet de loi de cette nature mais néanmoins, cela me satisfait et me réjouit.

Lors de l'étude en comité, nous avons assez longuement parlé d'entretien et de révision, en général, et il est en ressorti divers points que j'estime intéressant de mentionner parce qu'ils méritent d'être connus du public.

¹⁵⁸ Ancien président des Lignes aériennes Canadien Pacifique et sénateur libéral.

¹⁵⁹ *Débats du Sénat*, 2^e session, 33^e législature, 35-36-37 Elizabeth II, vol. 4, 1988 (6 août 1988), p. 4171.

¹⁶⁰ Ancien premier ministre du Manitoba.

On a d'abord voulu s'assurer que les dirigeants d'Air Canada comprenaient le sens et l'objet de cette disposition sur les centres d'entretien, disposition conçue pour garantir aux citoyens de Winnipeg qu'à l'avenir, la direction de la société prendrait leurs intérêts à cœur. Ils ont compris qu'il s'agissait d'une obligation légale que la direction ne serait pas en mesure de modifier.

Le deuxième point soulevé qui présente de l'intérêt à mon avis est la signification de l'expression « base de maintenance » parce que si on ne définit pas celle-ci on pourrait se demander ce que veut dire l'article dans le projet de loi. On a indiqué très clairement que le terme « révision » a bel et bien un sens technique dans l'industrie aéronautique. Ce sens a été précisé par la direction d'Air Canada, laquelle a déclaré que, pour constituer un centre de révision, une base doit pouvoir effectuer des vérifications de type « C » et « D » sur les appareils. Cette définition est importante parce que les vérifications de type « C » et « D » sont vraiment très complexes et, en fait, constituent une exigence très technique lors de l'entretien des avions. Il ne s'agit pas d'une opération superficielle qui ne correspondrait pas vraiment aux moyens techniques et au personnel dont dispose actuellement la base de Winnipeg, ces vérifications étant bien plus approfondies. Elles requièrent une inspection très en détail au cours de laquelle l'appareil est démonté et ses divers composants sont examinés.

La direction d'Air Canada nous a indiqué combien d'heures-personnes sont nécessaires pour effectuer ces vérifications en prenant comme exemple un 727. Une vérification « C » nécessite environ 500 heures-personnes et une vérification « D » 15 000 heures-personnes. Pour pouvoir effectuer ce genre de révision en profondeur de la cellule, les centres doivent disposer de spécialistes et d'installations de soutien nécessaires à l'exécution de ces vérifications. C'est la phrase qui a attiré mon attention.

Je prends donc la parole pour appuyer la recommandation du comité, à savoir que le projet de loi soit rapporté sans amendement. Je conviens avec le président que tous les aspects de la question ont été bien étudiés, pas seulement le centre d'entretien à Winnipeg mais bien autre chose également. [...]

Dans l'ensemble, le comité a fait un travail remarquable. Je voudrais ajouter que le président n'a pas ménagé ses efforts lorsqu'il a interrogé ceux qui ont comparu devant nous, ce qui peut-être n'est pas une mauvaise chose. Nous avons eu la possibilité de nous faire une opinion quant au bien-fondé de cette mesure. Je suis heureux de l'appuyer et de déclarer que, pour la première fois,

les intérêts de ma ville en ce qui concerne la base de maintenance sont maintenant protégés dans une loi du Parlement du Canada.¹⁶¹

[Je souligne.]

[191] Enfin, dans le rapport du Comité sénatorial, on note les passages suivants, sous la rubrique « centres d'entretien et de révision » :

Lorsqu'elle a comparu devant le Comité, l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale (AIMTA) a fait part des inquiétudes suivantes : elle craint qu'après la privatisation, Air Canada n'affaiblisse les garanties contenues dans le projet de loi C-129 et qui exigent le maintien des centres de révision et d'opérations à Montréal, à Toronto et à Winnipeg, et que la société doit rationaliser ses activités. Cependant, les représentants d'Air Canada qui ont comparu devant le Comité ont indiqué clairement que la société s'engageait à maintenir les centres d'entretien dans ces villes. Qui plus est, il faudrait modifier la loi pour déménager ces installations, puisque l'alinéa 6(1)d) du projet de loi C-129 est explicite à ce sujet.

Il importe toutefois de souligner que cette mesure législative n'empêche pas l'établissement de nouveaux centres ailleurs au Canada.

[...]¹⁶²

[Je souligne.]

[192] L'un des derniers paragraphes du rapport énonce pour sa part que :

Les doutes concernant l'engagement de la société à l'égard du bilinguisme, le maintien des centres de révision, le maintien à Montréal du siège social et la propriété étrangère de la société ne sont pas fondés puisque ces obligations sont expressément prévues dans le projet de loi C-129 et ne pourraient être adoucies que par des modifications à la loi.¹⁶³

[Je souligne.]

[193] De tous ces débats parlementaires, et malgré les quelques atteroiements, déroades, détours et circonvolutions propres à ce genre de discussions, il appert que l'on avait bel et bien l'intention d'obliger Air Canada à maintenir ses centres d'entretien

¹⁶¹ *Débats du Sénat*, 2^e session, 33^e législature, 35-36-37 Elizabeth II, vol. 4, 1988 (16 août 1988), p. 4172-4173.

¹⁶² *Débats du Sénat*, 2^e session, 33^e législature, 35-36-37 Elizabeth II, vol. 4, 1988 (16 août 1988), p. 4181. Soulignons que le rapport énonce également ce dont le sénateur Roblin faisait part à ses collègues en ce qui concerne la nature des centres de révision dont le maintien est prévu par l'al. 6(1)d) de la Loi.

¹⁶³ *Débats du Sénat*, 2^e session, 33^e législature, 35-36-37 Elizabeth II, vol. 4, 1988 (16 août 1988), vingt-huitième rapport (annexe), p. 4185.

de Montréal et de Winnipeg (ainsi que celui de Mississauga), et à les maintenir, substantiellement, en l'état, c'est-à-dire par la poursuite des activités de révision (maintenance lourde) qu'on y mène au moment de l'adoption de la *Loi*. Plus précisément, on entendait préserver les activités desdits centres en évitant soit leur déménagement (on promettait donc d'empêcher que se reproduise la situation survenue, plusieurs années auparavant, à Winnipeg), soit un rétrécissement qui aurait été l'équivalent d'un démantèlement, ou presque, et n'aurait laissé qu'un squelette.

[194] Cette vision correspondait exactement à celle que proposait Air Canada comme base de sa privatisation ainsi qu'aux engagements pris, en vue de celle-ci, à l'égard des centres de Montréal et de Winnipeg.

[195] Dans l'ensemble, ces débats traduisent donc une volonté qui coïncide exactement avec celle qui émerge du texte et du contexte interne de la *Loi*: la restriction figurant à l'alinéa 6(1)d), comme celles des autres alinéas, du reste, s'impose à Air Canada de la même façon que si elle était énoncée directement dans la *Loi* et elle emporte la même obligation, qui ne peut être modifiée sans que la *Loi* elle-même ne le soit.

[196] Ajoutons que les discussions relatives au projet de loi sur la privatisation d'Air Canada n'ont pas porté que sur l'alinéa 6(1)d). Les autres alinéas de ce paragraphe ont également fait l'objet d'échanges vigoureux, particulièrement les trois premiers, qui concernent l'actionnariat. Ce qui ressort des débats confirme l'intention du législateur à l'égard de tous les aspects du paragraphe 6(1) : les restrictions qui y figurent doivent être respectées par Air Canada, qui ne peut les modifier en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et qui devra, si elle veut s'y soustraire ou les remanier, obtenir un changement législatif.

[197] En complément des débats parlementaires, d'ailleurs, et pour mieux comprendre comment a pu se former l'intention du législateur et ce qu'elle est, il n'est pas inutile de rappeler ici le contexte d'affaires qui avait cours chez Air Canada au moment de l'adoption de la *Loi* et les changements que l'on y envisageait – ou non – à la suite de la privatisation de la société. Les débats parlementaires font d'ailleurs eux-mêmes état de ce contexte et il en ressort que la *Loi* n'a pas été adoptée sans qu'Air Canada soit consultée : l'on a tenu compte de sa réalité, de ses plans et de ses engagements, que l'on peut donc examiner. C'est précisément ce qu'a fait le juge de première instance, qui rapporte ceci :

[252] La situation actuelle, plaidée avec force par A/C, démontre avec acuité la nécessité, en certaines occasions, de recourir à l'interprétation contextuelle du but réel d'une loi.

[253] Si les débats ou témoignages permettent un certain éclairage, le Tribunal peut certainement tenir compte du contexte d'affaires ayant eu cours en 1988.

[254] Ce contexte d'affaires était à l'époque et l'est toujours, teinté par la réglementation très stricte en matière de transport aérien.

[255] Ainsi, en 1988, A/C était-elle une OMA détenant toutes les spécialités requises pour procéder à l'entretien quasi complet de sa flotte « From nose to tail ».

[256] Déjà en 1988, les méthodes mises de l'avant par le « Maintenance Steering Group », étaient appliquées au sein d'A/C.

[257] Le témoignage de Monsieur Jeannot, président d'A/C en 1988, est révélateur quant au modèle d'affaires d'A/C à l'époque, les perspectives d'avenir ainsi que sa perception de la Loi telle qu'alors envisagée :

« M. Minaker: Clause 7 of the bill restricting an amendment to paragraphs 6.1(c) and (d) are the ones that indicate that the overhaul bases have to stay in the location, and the head office is in Montreal. Do you feel that would restrict any future board of Air Canada when it is privatized from manipulating the by-laws or the charters of incorporation so that they could not somehow come through the back door and change the rules by some means? Do you feel that will stop such action of future boards? Would that mean the only way the overhaul bases could be changed would be by actual law in the House of Common, by some government deciding they were going to change that law?

Mr. Jeannot: I think the definition of an overhaul centre is pretty specific. It is the centre that does the major structural work and has a degree of expertise that is present. I think that definition would stand. But beyond that, I do not see any profit-driven board wanting to modify or get rid of a very efficient work centre. It would cost a lot of money to reproduce that capability elsewhere.

Mr. Minaker: But would the way we are writing the law itself stop any future board? I am just wondering if you feel that would be the case.

Mr. Jeannot: I would think so.

Mr. Minaker: Under clause 7 of the bill. »

[258] Ainsi, ce témoignage révèle trois faits incontournables :

- Il n'est pas question de démantèlement des centres d'entretien et de révision;
- Les centres jouissent d'une expertise considérable;

- La Loi aurait pour effet d'empêcher A/C de procéder au démantèlement des centres, à moins d'une modification ou amendement à celle-ci.

[259] C'est donc dans cette perspective que la Loi a été adoptée, A/C y trouvant son compte et le législateur étant satisfait des garanties offertes quant aux centres d'entretien et de révision.

[198] Tous ces éléments externes confirment que l'on avait à l'époque une vision assez précise de ce que constituait un centre de révision comme ceux de Montréal et de Winnipeg. Le témoignage de M. Jeannot, président et directeur-général d'Air Canada, devant le comité législatif de la Chambre des Communes, que cite en partie le juge dans le paragraphe ci-dessus, mais dont on retrouve un plus long extrait en annexe au jugement, en atteste abondamment. Je me permets d'ailleurs d'en citer ici un extrait supplémentaire (qui figure dans l'annexe du jugement, mais mérite une attention particulière), dans sa version originale anglaise (la conversation s'étant tenue dans cette langue et non en français) :

M. Minaker : What would be your definition of an overhaul centre [centre de revision]? I raised that question today with one of the witnesses. It is not a maintenance base; it is very clearly indicated in the legislation that it would be an overhaul centre at Toronto, Winnipeg, or Montreal.

M. Jeannot : It is a question of the depth of maintenance that is performed. Airplanes are maintained in a series of checks or verifications that are a function of age and hours flown. Line maintenance bases [centres de petit entretien] provide the kind of maintenance that can be done overnight. The airplanes fly during the day. They usually do not fly at night, except for the trans-Atlantics or some freighters. Some degree of maintenance can be performed overnight. So it is small kind of verifications at high frequencies.

Periodically, you need to bring in an airplane in sort of a dry dock. You need to put up an airplane and then go through the structure. You have to do a major inspection of the structure, some major work. That tends to be referred to as an overhaul [révision]. You may do a major piece of work like that once a year or once every second year. You bring in the airplane. Another plane may be in for two or three weeks at a time. You go through the structure – engines are pulled; all kinds of components are pulled.

We can just strip an airplane completely and rebuild it. The physical centres that have that kind of capability are referred to as overhaul centres [centres de revision], as opposed to Toronto, which is not an overhaul centre. But Toronto is a large maintenance base. A lot of airplanes go in and out of Toronto,

so at night there are a lot of airplanes there and we take the opportunity to do these smaller checks.¹⁶⁴

[Les éléments entre crochets sont extraits de la traduction française.]

[199] Les centres de Montréal et de Winnipeg sont les centres de révision (« *overhaul centres* ») que M. Jeannot décrit ci-dessus, alors que le centre de Toronto est un « grand centre de petit entretien ». Ce sont ces centres, chacun avec leurs activités spécifiques, qu'Air Canada exploite à ce moment-là, qu'on cherche à protéger pour diverses raisons sociales et politiques.

[200] En 1988, Air Canada prévoyait justement de continuer l'exploitation de ses centres de révision de Montréal et de Winnipeg (et celle de son centre d'entretien de Mississauga) et, même, elle s'y engageait, excluant leur fermeture, leur déménagement ou la réduction de leurs activités, tout en se réservant la possibilité d'ouvrir des centres ailleurs (et notamment à Vancouver), pour satisfaire une demande de maintenance lourde potentiellement croissante. C'est cela que démontrent les débats parlementaires et c'est cela que souhaitait consacrer le législateur. Celui-ci entendait également que tout changement au modèle d'affaires de la société nécessite la modification préalable de la *Loi*, faisant ainsi exception à la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* (maintenant *Loi canadienne sur les sociétés par actions*).

[201] Ainsi que l'écrit le rapport sénatorial de juin 1988¹⁶⁵, les obligations prévues par le paragraphe 6(1) ne peuvent être adoucies – ou, peut-on ajouter, écartées – « que par des modifications à la loi », commentaire qui vise l'alinéa 6(1)d) tout autant que les alinéas a), b), c) ou e).

* *

[202] D'autres éléments externes confirment ce point de vue.

[203] Tout d'abord, on observera qu'Air Canada, du moins dans un premier temps, a elle-même conclu au caractère contraignant des mentions figurant au paragraphe 6(1) de la *Loi*, dont seul le Parlement pourrait la libérer. En effet – et cela n'est pas sans intérêt – la société a, après 1988, sollicité à deux reprises l'intervention du législateur au sujet des restrictions prévues par le paragraphe 6(1) de la *Loi*. Le législateur a acquiescé à ses demandes et adopté les lois modificatrices nécessaires. Comme nous l'avons vu précédemment¹⁶⁶, les alinéas 6(1)a), b) et c) de la *Loi* ont ainsi été modifiés

¹⁶⁴ Extrait de : *Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le projet de loi C-129*, 2^e session, 33^e législature, fascicule no 2, 1988 (21 juin 1988), p. 2:118 et 2:119.

¹⁶⁵ Voir *supra*, paragr. [192] et note infrapaginale 163.

¹⁶⁶ *Supra*, paragr. [9] et notes infrapaginales 9 et 10 (renvoyant respectivement à *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence* (2000) et à la *Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (2001)).

en 2000 et l'alinéa a) supprimé en 2001. D'ailleurs, à l'occasion de cette suppression, le législateur a également cru bon d'inclure la disposition suivante dans la loi modificatrice (disposition déjà reproduite au parag. [9], *supra*) :

2. (1) Toute disposition des statuts de la Société, au sens de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, imposant des restrictions en conformité avec l'alinéa 6(1)a) de cette loi, de même que toute disposition des règlements administratifs donnant effet à ces restrictions, cessent de s'appliquer dès l'entrée en vigueur de la présente loi.

(2) Les statuts de la Société peuvent, en conformité avec l'article 180 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, être mis à jour en conséquence du paragraphe (1).

2. (1) Any provision of the articles of the Corporation, as that corporation is defined in the *Air Canada Public Participation Act*, that impose constraints described in paragraph 6(1)(a) of that Act, and any provisions of the by-laws that give effect to those constraints, are, as of the day on which this Act comes into force, deemed to have no further force or effect.

(2) The articles of the Corporation may be restated under section 180 of the *Canada Business Corporations Act* as if they had been amended in accordance with subsection (1).

[204] Cette disposition confirme, si besoin était, la compréhension que le législateur a de sa propre *Loi* de 1988 : non seulement les statuts d'Air Canada doivent-ils contenir les dispositions prescrites par le paragraphe 6(1), mais ils ne peuvent être modifiés à cet égard que si la *Loi* elle-même est modifiée. Lorsqu'elle l'est, le législateur prévoit alors en outre que les dispositions statutaires correspondantes cessent d'avoir effet. C'est l'objet de l'article 2 ci-dessus, qui est manifestement destiné à faire échec à l'alinéa 7b) de la *Loi* et qui confirme que, sur ce point, Air Canada n'est désormais assujettie qu'à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. De toute évidence, cette disposition n'aurait pas été nécessaire si le paragraphe 6(1) n'avait comporté qu'une série d'obligations « corporatives » relevant uniquement de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

[205] La même remarque vaut en ce qui concerne l'article 470 de la *Loi d'exécution du budget de 2009*¹⁶⁷. Cet article, lui aussi, prévoit expressément que les dispositions statutaires adoptées par Air Canada en vertu des alinéas 6(1)b) et c) de la *Loi*, cesseront de s'appliquer dès l'entrée en vigueur de l'article 469, qui les abroge (entrée en vigueur qui n'a pas encore été décrétée).

[206] Or, ce qui est vrai pour les alinéas 6(1)a), b) et c) de la *Loi* doit l'être aussi pour l'alinéa 6(1)d), qui fait partie du même ensemble de restrictions (le propos vaut également pour l'al. e), d'ailleurs). Air Canada ne peut pas avoir besoin d'une autorisation législative pour passer outre aux restrictions énoncées par les alinéas a), b) et c) et, par contre, s'en passer pour déroger à la restriction qu'énonce l'alinéa d).

¹⁶⁷ Cette disposition est reproduite à la note infrapaginale 13, *supra*.

[207] Il est vrai que, dans *Institut professionnel de la fonction publique du Canada c. Canada (Procureur général)*¹⁶⁸, la Cour suprême, sous la plume du juge Cromwell, invite à la prudence quant à la valeur interprétative de documents ou actes postérieurs. En ce qui concerne les lois postérieures, les auteurs font même état d'une controverse¹⁶⁹, controverse qui s'articule notamment autour des articles 45, paragr. (2) et (3), de la *Loi d'interprétation* et qui porte sur la question de savoir si on peut inférer d'un changement législatif l'intention de modifier le droit antérieur, donnant ainsi, a *contrario*, une idée de ce qu'était l'intention législative initiale.

[208] Toutefois, la question ne se pose pas en ces termes ici, alors que l'examen des changements législatifs apportés aux alinéas 6(1)a), b) et c) de la *Loi* confirme plutôt l'intention qui se dégage du texte et du contexte de la disposition telle qu'adoptée en 1988. Ces modifications montrent ainsi une concordance entre l'intention ressortant du texte original de la *Loi* et l'action subséquente du législateur menant au texte actuel de la même *Loi*.

[209] En l'occurrence, ces éléments législatifs et autres, qui vont tous dans la même direction, renforcent l'analyse textuelle et contextuelle de l'alinéa 6(1)d), analyse avec laquelle ils sont parfaitement compatibles et dont ils sont la suite logique.

* *

[210] Au terme de ce long exercice interprétatif, on doit donc conclure que le juge de première instance n'a pas erré en statuant que l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* impose à Air Canada l'obligation de maintenir à Montréal et à Winnipeg les centres qu'elle y exploitait en 1988, au moment de l'adoption de la *Loi*, et ce, d'une manière qui en assure la continuité et en préserve l'importance. Par le jeu des articles 2, paragr. (3), et 7, al. b), cette obligation a la même force et le même effet que si le législateur l'avait énoncée directement.

[211] Cette proposition, qui découle du texte et du contexte interne de la *Loi*, est confirmée par une pluralité d'éléments externes, qui confirment également que le législateur, pour des raisons politiques et sociales, entendait éviter un scénario qui s'était déjà produit au Manitoba dans les années 1960 et souhaitait assurer la continuité des activités menées par Air Canada dans ces centres, c'est-à-dire des activités de révision, telles que définies à l'époque, ou l'équivalent.

[212] L'obligation qui résulte de l'article 6(1)d) de la *Loi* n'est donc pas qu'une obligation sujette seulement à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et dont la mise en œuvre dépendrait uniquement des règles, moyens et recours prévus par cette loi.

¹⁶⁸ [2012] 3 R.C.S. 660, notamment aux paragr. 95 et 98.

¹⁶⁹ Voir : Ruth Sullivan, *Construction of Statutes*, précité, note 129, §23.42 à 23.52, p. 675 et s.

[213] Cela signifie donc que, puisqu'Air Canada, que ce soit par elle-même ou par l'intermédiaire d'un sous-traitant, n'exploite plus à Montréal et à Winnipeg les centres de révision qu'elle y exploitait précédemment (c.-à-d. qu'elle n'y maintient plus les activités, décrites par le juge de première instance, qu'elle y menait, ou l'équivalent, activités qui ont été transférées largement hors Canada), elle enfreint non seulement ses statuts¹⁷⁰, mais également la *Loi*.

[214] Il n'importe pas que la décision d'Air Canada et de ses administrateurs ait été motivée par des raisons qu'on pourrait juger valables du point de vue des affaires. De telles raisons ne peuvent justifier d'enfreindre la loi et ne peuvent faire disparaître la transgression, pas plus qu'elles ne permettent de l'ignorer.

[215] À ce propos, et parlant de la règle de l'appréciation commerciale qu'invoque Air Canada, rappelons l'enseignement de la Cour suprême dans *Kerr c. Danier Leather Inc.*¹⁷¹, où se posait la question du respect d'exigences de divulgation prévues par la loi. Le juge Binnie, pour la Cour, écrit que :

54 Sur le plan juridique général, je conviens toutefois avec les appelants que, bien que les prévisions soient une question d'appréciation commerciale, la divulgation est une question d'obligation légale. La règle de l'appréciation commerciale est une notion bien établie dans le contexte des décisions *d'affaires*, mais elle ne doit pas servir à atténuer ou à miner l'obligation de divulgation. [...]

[216] Et un peu plus loin :

55 [...] Toutefois, les exigences de divulgation de la Loi ne doivent pas être subordonnées à l'appréciation commerciale. Je ne crois pas que la Cour d'appel a voulu affirmer le contraire, bien que la façon dont elle a traité la question du « caractère objectivement raisonnable » ait pu avoir cet effet en l'espèce. Il appartient au législateur et aux tribunaux, et non aux dirigeants d'entreprises, d'établir les exigences juridiques en matière de divulgation.¹⁷²

[217] Bref, la règle de l'appréciation commerciale ne permet pas de désobéir à la loi et n'est pas pertinente à la détermination de l'existence ou de l'inexistence d'une telle violation. Le respect de l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* ne dépend donc pas de l'appréciation

¹⁷⁰ Statuts dont la conformité à la *Loi* n'est elle-même pas assurée, ainsi que l'indique le paragr. [130] *supra*.

¹⁷¹ [2007] 3 R.C.S. 331, p. 359.

¹⁷² Dans le même sens, quoique dans un autre contexte, voir également : *Sun Indalex Finance, LLC c. Syndicat des Métallos*, [2013] 1 R.C.S. 271; *Sharbern Holding Inc. c. Vancouver Airport Centre Ltd.*, [2011] 2 R.C.S. 175, p. 207-208, paragr. 56 à 58. Voir aussi : Paul Martel, *La société par actions au Québec – Les aspects juridiques*, *supra*, note 70, paragr. 23-115, p. 23-35, qui rappelle que « [l]e “business judgment rule” ne peut non plus être invoqué pour permettre aux administrateurs de se soustraire à leur devoir de se conformer à la loi, par exemple en refusant de donner accès à l'un d'eux aux registres comptables de la société ».

que les administrateurs d'Air Canada se font de l'opportunité commerciale, pour la société, de se conformer ou non à cette disposition ou du jugement d'affaires qu'ils portent sur cette question.

[218] Bien sûr, comme la chose a été expliquée plus haut¹⁷³, la mise en œuvre de l'alinéa 6(1)d) suppose, en pratique, qu'une certaine marge discrétionnaire soit laissée à la société et à ses administrateurs : les techniques évoluent, les règles relatives à la maintenance changent, les besoins en main-d'œuvre fluctuent, d'autres centres d'entretien et de révision sont ouverts, etc. La société doit s'adapter à un marché changeant et à des conditions économiques qui le sont aussi. Cette marge, toutefois, ne saurait aller jusqu'à la suppression des centres de Montréal et de Winnipeg ou leur transformation en centres secondaires ou de peu d'importance ou en des lieux où l'on n'effectue pas non plus l'équivalent de ce qui s'y faisait en 1988. Autrement dit, à l'égard de ces centres, la marge d'action laissée à la société et aux administrateurs demeure étroitement balisée par l'alinéa 6(1)d), qui n'autorise pas le changement radical du modèle d'affaires, tel celui qui s'est produit en l'espèce après 2012, en rupture avec le modèle antérieur.

[219] J'ouvre ici une parenthèse : on pourrait même se demander si cette rupture n'a pas commencé à se manifester lorsque, en 2004, la restructuration à laquelle se livre Air Canada en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* mène à la constitution, en entité distincte, d'ACTS, prélude à la mutation subséquente de celle-ci en Aveos et à l'établissement d'un lien de sous-traitance avec cette société. Mais il n'est pas nécessaire de statuer sur ce point, puisque, malgré ce changement de modèle et peut-être grâce à lui, les centres de Montréal et de Winnipeg ont été maintenus. Les intimés ne s'en sont pas plaints, de toute façon, et ce n'est pas ce dont il est ici question.

[220] Finalement, il se peut bien que, dans les faits, la réalité commerciale (ou technique) ait commandé le changement substantiel qu'Air Canada, en 2012, a apporté à ses activités de maintenance : on ne fait plus et peut-être même ne peut-on plus faire en 2012 comme l'on faisait en 1988. La société aurait ainsi poursuivi un objectif commercialement légitime. Cet objectif se heurte toutefois à l'obstacle dirimant de l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*. Seul le législateur (comme il l'a déjà fait en ce qui concerne les al. 6(1)a), b) et c)) peut libérer la société de l'obligation qui lui incombe aux termes de cette disposition, ce qu'il n'a pas fait (ou, du moins, pas encore).

D. Formulation des conclusions du jugement de première instance

[221] Dans son mémoire, tout comme à l'audience, Air Canada soutient à titre subsidiaire que les conclusions 281 à 283 du jugement de première instance doivent être révisées car elles sont « imprécises, contradictoires, impossibles d'exécution »¹⁷⁴.

¹⁷³ *Supra*, paragr. [136], [137], [152], [153] et [154].

¹⁷⁴ Mémoire d'Air Canada, paragr. 141.

Les conclusions 281 et 283 ajouteraient en outre à la *Loi* et laisseraient par ailleurs la société dans l'obscurité quant à la nature ou au volume des activités qu'elle doit rapatrier¹⁷⁵ ou maintenir. En ce sens, « [!]oin de mettre fin à l'incertitude ou à la controverse entourant la question soumise au tribunal, le jugement la fait perdurer et n'a donc pas d'effet utile »¹⁷⁶.

[222] À l'audience, pour le cas où la Cour donnerait raison aux procureurs généraux, Air Canada suggère donc que les conclusions 281 à 283 du jugement de première instance soient remplacées par la suivante :

DÉCLARE que, selon la preuve administrée et en ce qui concerne le centre de Montréal, la défenderesse contrevient aux dispositions des clauses modificatrices du 24 novembre 2006 de ses statuts, sous l'intitulé « entretien courant et maintenance ».¹⁷⁷

[223] Les procureurs généraux jugent cette proposition inadéquate. La procureure générale du Québec, sous la plume de ses avocats, fait savoir que :

La proposition de l'appelante ne correspond en rien aux conclusions recherchées et obtenues quant au sens et à la portée du paragraphe 6(1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* (la Loi).

En effet, la conclusion que propose l'appelante ne dit pas ce que comprennent les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la *Loi*.

Elle ne dit pas non plus qu'Air Canada ne maintient pas des centres de révision sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal et enfin, elle n'indique pas qu'elle doive le faire.

Par conséquent, la Procureure générale du Québec demande à la Cour maintenir les conclusions du jugement de première instance.¹⁷⁸

[224] Le procureur général du Manitoba appuie ce point de vue¹⁷⁹.

¹⁷⁵ On se souviendra en effet que, de façon à peu près concomitante à la déconfiture d'Aveos, Air Canada a conclu une entente avec une société américaine œuvrant aux États-Unis, où se fait désormais une bonne partie de l'entretien de sa flotte. Voir le jugement de première instance, paragr. 148 à 153.

¹⁷⁶ Mémoire de l'appelante, paragr. 153.

¹⁷⁷ Le document sur lequel est consignée cette suggestion comporte la réserve suivante : « Soumis par Air Canada en réponse à une demande du Banc, et sous réserve de la prétention d'Air Canada que le prononcé d'une telle conclusion transforme le recours intenté en l'instance et, de ce fait, viole les droits d'Air Canada à une défense pleine et entière ». L'argument a été examiné aux paragraphes [94] à [107] des présents motifs et il n'y a pas lieu d'y revenir.

¹⁷⁸ Lettre du 12 novembre 2014, signée par M^e Marie-Claude Michon, adressée aux membres de la formation saisie du pourvoi et transmise par l'intermédiaire du greffe.

[225] En réplique, les avocats d'Air Canada réitèrent leurs objections aux conclusions du jugement de première instance et ajoutent que :

Selon Air Canada, le texte de l'article 6(1)d) de la Loi et celui des dispositions correspondantes des statuts d'Air Canada formulent une norme générale dont la violation ne peut donner lieu qu'à une déclaration générale de non-respect. Toute tentative d'aller plus loin qu'une telle déclaration comporte soit un ajout à la Loi et, par conséquent, un empiètement du pouvoir judiciaire sur les fonctions législatives, soit un ajout aux statuts de la compagnie et, par conséquent, une immixtion du pouvoir judiciaire dans la gestion d'une société commerciale. Par ailleurs, il n'existe aucune raison de croire que dans l'éventualité du prononcé d'une telle déclaration de non-respect dans un jugement définitif, Air Canada n'y donnera pas suite promptement afin de s'y plier, toutes les voies de recours qui étaient disponibles à l'égard des conclusions du premier juge étant également disponibles à l'égard de toute telle déclaration de non-respect.

D'où le texte de la conclusion proposée par Air Canada à l'audience, le seul, selon elle, que le premier juge aurait pu légalement prononcer, cette position étant soumise sous réserve de l'argument d'Air Canada qu'une telle conclusion transforme le recours du Procureur général du Québec en l'instance.¹⁸⁰

* *

[226] Disons tout de suite que, s'il y avait matière à réformer les conclusions du jugement de première instance, il n'y aurait tout de même pas lieu de faire droit à la proposition d'Air Canada. Celle-ci suggère une conclusion qui déclarerait simplement que la société enfreint ses statuts. Au vu des présents motifs, une telle déclaration serait insuffisante. Comme on l'a vu précédemment, Air Canada ne fait pas que déroger aux « clauses modificatrices du 24 novembre 2006 de ses statuts », elle contrevient à la *Loi*, ce qui doit faire l'objet d'une déclaration judiciaire.

[227] Mais y a-t-il néanmoins matière à corriger, moduler ou autrement rectifier les conclusions du juge de première instance?

* *

[228] Rappelons d'abord le dispositif du jugement¹⁸¹ :

¹⁷⁹ Lettre du 12 novembre 2014, signée par M^e Sarah Woods, adressée aux membres de la formation saisie du pourvoi et transmise par l'intermédiaire du greffe.

¹⁸⁰ Lettre du 14 novembre 2014, signée par M^e Pierre Bienvenu, adressée aux membres de la formation saisie du pourvoi et transmise par l'intermédiaire du greffe.

¹⁸¹ Dispositif déjà reproduit au paragr. [45].

POUR CES MOTIFS, LE TRIBUNAL :

[278] **ACCUEILLE** la requête pour jugement déclaratoire amendée du Procureur général du Québec;

[279] **ACCUEILLE** la déclaration d'intervention conservatoire amendée du Procureur général du Manitoba;

[280] **REJETTE** la défense amendée et la requête en irrecevabilité de la défenderesse Air Canada;

[281] **DÉCLARE** que les travaux d'entretien et de révision prévus au paragraphe 6(1)d) de la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada*, comprennent les travaux de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance »);

[282] **DÉCLARE** que la défenderesse contrevient à la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* en ne maintenant pas, sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal, des centres de révision où s'effectue la révision de ses appareils;

[283] **DÉCLARE** que la défenderesse doit continuer d'exécuter ou de faire exécuter sur l'ancien territoire de la Communauté urbaine de Montréal les travaux d'entretien et de révision des composants, des moteurs, des cellules (entretien lourd ou « heavy maintenance ») de ses appareils;

[284] **LE TOUT** avec dépens.

[229] Les trois premières conclusions (278, 279 et 280) ne font bien sûr pas problème.

[230] Par contre, il n'est pas faux de dire que les paragraphes 281, 282 et 283, globalement considérés, paraissent *a priori* présenter l'inconvénient que décrit ainsi Air Canada dans son mémoire :

151. Enfin, même si la conclusion du paragraphe 283 pouvait être interprétée de façon à ne pas exiger le rapatriement à Montréal de tous les travaux de révision et d'entretien, quel est le niveau d'activités nécessaire pour qu'Air Canada respecte cette conclusion? Les motifs du jugement *a quo* indiquent seulement au paragraphe 241 que « *même si A/C effectue certaines opérations de révision à Montréal et Winnipeg, le faible volume de ceux-ci ne correspond pas à la définition de centre de révision* ».

152. La question demeure donc entière. Quel est le seuil de travaux qu'Air Canada doit effectuer à Montréal pour se conformer à ses obligations? Il est tout à fait impossible de le savoir à la lecture du Jugement.

[...]

154. Dans de telles circonstances, il est à prévoir que les tribunaux seront appelés à devenir les gestionnaires *de facto* des activités d'entretien aéronautique d'Air Canada, chaque futur changement ou toute évolution entraînant désormais un débat judiciaire. Avec égards, telle ne peut avoir été l'intention du législateur en adoptant l'al. 6(1)d) LPPAC.

[231] À cela, on doit cependant répondre que, vu la nature du litige, la Cour supérieure pouvait difficilement fixer le seuil dont parle Air Canada ou s'aventurer à décrire de manière détaillée les activités que la société doit rapatrier au centre de révision de Montréal. Car si la situation se prête à un constat d'inexécution, il n'est pas simple, en effet, de fixer prospectivement le point à partir duquel on considérera qu'Air Canada se conforme en substance à l'obligation que lui fait l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*.

[232] La difficulté, cependant, est inhérente au débat et, à vrai dire, à l'obligation même que consacre l'alinéa 6(1)d) de la *Loi*.

[233] L'on a vu plus tôt quelle était la volonté législative à cet égard : assurer la pérennité du centre de Montréal (comme celle du centre de Winnipeg), de façon à ce qu'Air Canada continue d'y faire ce qu'elle y faisait au moment de l'adoption de la *Loi*, c'est-à-dire principalement des travaux de révision (maintenance lourde, « *overhaul* »). Le législateur n'en a pas dit davantage. Il n'avait d'ailleurs pas à prescrire le catalogue des activités que devait maintenir la société afin de respecter l'alinéa 6(1)d) et il s'en est donc abstenu. Cela était prudent, vu le caractère évolutif des normes et des pratiques de maintenance, du cadre réglementaire applicable, de l'entreprise même d'Air Canada, etc. Mais, justement à cause de ce caractère évolutif, que le législateur pressentait, on doit comprendre – et c'est bien ce qu'explique le jugement de première instance – que l'alinéa 6(1)d) fixe simplement une sorte de point de comparaison général, à l'aune duquel les activités futures d'Air Canada, même si elles se transforment, devront être jaugées.

[234] Autrement dit, le législateur prescrit le maintien du centre de Montréal (comme de celui de Winnipeg), ce qui implique qu'on y maintienne la substance des activités qu'on y menait en 1988, *ou l'équivalent*. À partir du moment où les affaires d'Air Canada la mènent à fermer ce centre ou à en réduire les activités de façon à ce qu'elles n'équivaillent plus à celles qui y avaient cours en 1988, elle enfreint la *Loi*.

[235] Le juge de première instance n'est pas allé plus loin et, ce faisant, a tranché d'une manière suffisamment précise pour qu'Air Canada sache à quoi s'en tenir. Les conclusions du juge constituent par ailleurs un condensé des motifs dans lesquels il explique la portée de l'obligation incombant à Air Canada, motifs qui sont repris et complétés dans le présent arrêt. Cela suffit. Le juge aurait précisé ses conclusions en fixant ici un nombre d'employés ou là un volume d'activités qu'Air Canada aurait pu, à bon droit, se plaindre d'une immixtion indue dans ses affaires.

[236] On notera par ailleurs que, dans la lettre qu'elle adresse à la Cour le 14 novembre 2014, en réplique aux commentaires des procureurs généraux sur sa suggestion subsidiaire, Air Canada expose que (le texte qui suit, déjà reproduit au paragr. [225], l'est de nouveau ici, par commodité) :

Selon Air Canada, le texte de l'article 6(1)d) de la Loi et celui des dispositions correspondantes des statuts d'Air Canada formulent une norme générale dont la violation ne peut donner lieu qu'à une déclaration générale de non-respect. Toute tentative d'aller plus loin qu'une telle déclaration comporte soit un ajout à la Loi et, par conséquent, un empiètement du pouvoir judiciaire sur les fonctions législatives, soit un ajout aux statuts de la compagnie et, par conséquent, une immixtion du pouvoir judiciaire dans la gestion d'une société commerciale. Par ailleurs, il n'existe aucune raison de croire que dans l'éventualité du prononcé d'une telle déclaration de non-respect dans un jugement définitif, Air Canada n'y donnera pas suite promptement afin de s'y plier, toutes les voies de recours qui étaient disponibles à l'égard des conclusions du premier juge étant également disponibles à l'égard de toute telle déclaration de non-respect.

[Je souligne.]

[237] C'est précisément parce que la *Loi* formule une norme générale que le juge a limité sa conclusion à une déclaration d'ordre tout aussi général, en trois points, évitant ainsi l'empiètement judiciaire sur la gestion commerciale de la société.

[238] Air Canada annonçant de surcroît, dans le passage ci-dessus, qu'elle se pliera à une déclaration générale de non-respect, on ne peut guère retenir le reproche que son mémoire adresse au juge de première instance. L'imprécision et l'incertitude qu'elle invoque dans ce mémoire sont d'ailleurs, en réalité, la latitude dont elle a besoin pour se conformer à la *Loi* et au jugement.

[239] Il n'est pas impossible qu'un certain degré d'ambiguïté subsiste à cet égard malgré le jugement. Mais cela, comme on vient de le voir, est inévitable dans le cadre d'un différend comme celui-ci, se réglant de surcroît par le moyen du recours en jugement déclaratoire. L'important est que le litige soit résolu en substance, ce qui est le cas.

[240] Parfois, conformément à l'article 462 *C.p.c.*, le juge saisi d'une affaire refusera de statuer s'il estime que « son jugement ne mettra pas fin à l'incertitude ou à la controverse qui a donné lieu à la demande » (« *a judgment will not put an end to the uncertainty or controversy which gave rise to the action, refuse to render judgment* »). Or, en l'espèce, le jugement de la Cour supérieure met fin, pour l'essentiel, à la controverse : il explicite le sens et la portée de l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* et constate la contravention d'Air Canada, qui ne maintient plus à Montréal (ou dans ses environs) qu'une « quantité insignifiante de ce qui se faisait à l'époque d'Aveos, la plupart de ces

mêmes travaux spécialisés étant maintenant effectués à l'extérieur du Canada »¹⁸² et qui, à toutes fins utiles, a fermé son centre de Winnipeg.

[241] Même s'il pouvait perdurer, aux marges, une certaine controverse ou certaines difficultés d'application, il reste que l'article 462 *C.p.c.* n'empêchait pas le juge de statuer, mais lui en conférait simplement le pouvoir : le juge « *peut* refuser de prononcer » (« *may [...] refuse to render judgment* ») et non « *doit* » (« *shall* »), dit cette disposition. Le juge a choisi ici de prononcer, choix qui paraît opportun, car il ne peut pas ne pas exister un moyen de constater judiciairement la violation de la *Loi*.

[242] Enfin, répétons que les conclusions du juge de première instance ne sauraient être lues sans les motifs qui les accompagnent, les précisent et les éclairent. On dit volontiers que les conclusions d'un jugement doivent tenir en elles-mêmes afin de pouvoir être exécutées sans autre débat, mais cette affirmation doit être modulée dans le cas des jugements purement déclaratoires, comme celui de l'espèce, dont l'exécution ne se fait pas à la manière des jugements condamnant au paiement d'une somme d'argent.

[243] Les conclusions déclaratoires d'un tel jugement doivent donc être lues en conjonction avec les motifs et en sont indissociables. Or, en l'espèce, les conclusions se rattachent à la fois à l'interprétation qui doit être donnée à l'alinéa 6(1)*d*) de la *Loi* et aux constats de fait du juge : considérées ainsi, elles sont tout à fait compréhensibles.

[244] Aurait-on pu souhaiter, peut-être, que les conclusions 281 et 283 fassent mention du fait que l'obligation résultant de l'alinéa 6(1)*d*) est satisfaite par le recours à des « travaux équivalents » à ceux qui avaient cours à l'époque de l'adoption de la *Loi*? En réalité, cette mention n'est pas nécessaire, car c'est bien cela qui ressort des motifs du juge de première instance et que confirment les présents motifs. La précision est implicite et fait partie intégrante des conclusions du juge, conclusions qu'il ne paraît donc pas utile de modifier.

[245] Enfin, un dernier détail. Dans son mémoire, Air Canada soutient que le paragraphe 281 du jugement contiendrait l'erreur suivante :

142. Au paragraphe 281, le premier juge déclare que les travaux d'entretien et de révision visés par l'art. 6(1)*d*) LPPCAC « comprennent les travaux de révision des composants, des moteurs, [et] des cellules (entretien lourd ou "heavy maintenance") ». À sa face même, cette première déclaration semble imposer à Air Canada l'obligation d'effectuer chacun de ces trois types d'activités dans chacun des centres visés par cette disposition.

¹⁸² Jugement de première instance, paragr. 159. Le centre de Winnipeg est pour sa part fermé complètement et ses hangars sont vides (jugement de première instance, paragr. 142).

143. Cette déclaration se heurte, toutefois, à la réalité. Il n'y avait jamais eu de travaux d'entretien dit « lourd » des « composants » et des « moteurs » à Winnipeg ou à Mississauga avant la déconfiture d'Aveos [renvoi omis]. Dans ce contexte, le paragraphe 281 exige-t-il vraiment qu'Air Canada exécute « les travaux de révision des composants, des moteurs, [et] des cellules » à ses centres de Winnipeg et de Mississauga, ce qui constituerait un changement majeur au programme de maintenance d'Air Canada entraînant des répercussions significatives sur l'ensemble de ses opérations?

[246] La réponse à cette question se trouve, là encore, dans les motifs du jugement de première instance. La réalité que l'alinéa 6(1)d) de la *Loi* cherche à préserver, on l'a dit, est celle des centres tel que chacun d'eux était exploité en 1988, ou l'équivalent (et sans exclure un accroissement des activités, il va sans dire). Le jugement de première instance ne va pas plus loin et cherche justement à rendre compte de cette réalité. C'est ce qui ressort de ses motifs et c'est bien là ce que vise à refléter le paragraphe 281 de son dispositif. On aurait peut-être pu le libeller autrement, mais le fait est que les motifs dissipent toute incertitude à cet égard.

III. CONCLUSION

[247] Pour ces raisons, je recommande que l'appel soit rejeté, avec dépens.

MARIE-FRANCE BICH, J.C.A.