



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports

TRAN • NUMÉRO 004 • 1^{re} SESSION • 38^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 2 novembre 2004

Président

L'honorable Roger Gallaway

Toutes les publications parlementaires sont disponibles sur le
réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports

Le mardi 2 novembre 2004

• (1535)

[Traduction]

Le président (L'hon. Roger Gallaway (Sarnia—Lambton, Lib.)): Bienvenue à la quatrième séance du Comité permanent des transports. Nous entamons, espérons-le, la dernière étape de l'étude du projet de loi C-4, qui nous a été renvoyé le 19 octobre.

Nous recevons aujourd'hui, comme convenu, M. Warren Everson, de l'Association du transport aérien du Canada. M. Everson a déjà comparu devant le comité. Warren, bienvenue.

Nous accueillons ensuite M. David Shapiro, conseiller principal d'Air Canada, et M. Donald Gray, du cabinet Cassels, Brock and Blackwell.

Messieurs, si j'ai bien compris, vous allez nous présenter un seul exposé d'au plus 10 minutes. Nous allons ensuite passer aux questions. Comme vous avez déjà comparu devant des comités parlementaires ou de la Chambre des communes, vous connaissez la marche à suivre.

Nous sommes prêts à vous écouter.

M. Warren Everson (vice-président, Politiques, Association du transport aérien du Canada): Merci, monsieur le président.

Je voudrais seulement dire quelques mots. Tout le monde sait que je ne suis pas un expert financier. Je n'ai pas l'intention de parler trop longuement, mais je tiens à préciser que c'est la première fois que l'ATAC prend la parole devant ce comité composé de nouveaux membres. J'ai accepté volontiers de comparaître devant vous aujourd'hui, parce que le comité nous a servi de tribune importante, ces dernières années, pour faire valoir nos vœux au Parlement.

Comme vous le savez, notre industrie a beaucoup souffert, au cours des dernières années, en raison des coûts des primes d'assurance et de la sécurité, des guerres à l'étranger, de la hausse du prix du carburant. Or, le comité a été le seul à se pencher sur nos problèmes, à écouter nos doléances, à nous poser des questions. Nous avons toujours entretenu d'excellentes rapports avec le comité.

L'ATAC est la principale association de transporteurs aériens au Canada. Nous représentons toutes les grandes compagnies aériennes commerciales, y compris les écoles de pilotage. Nous comptons également, au sein de notre groupe, des membres associés d'autres pays. L'Association constitue donc un bon point de contact au sein de l'industrie. Nous sommes prêts à vous fournir l'aide et l'information dont vous avez besoin.

Notre Association juge cette convention importante. Nous avons, ici, deux experts qui vont pouvoir vous en parler. Monsieur le président, je vais maintenant céder la parole d'abord à Don, qui va vous exposer les grandes lignes de la convention. Don est l'un des pères fondateurs de la convention au Canada et un expert en la matière. Vous entendrez ensuite M. Shapiro, qui va vous parler des avantages que les transporteurs aériens, notamment, vont tirer de cette convention.

Encore une fois, merci.

M. Donald Gray (avocat, Cassels Brock and Blackwell): Merci, Warren, et merci, monsieur le président.

Nous sommes heureux de comparaître devant vous aujourd'hui. Mon domaine de spécialisation est le financement des aéronefs. Nos clients ont financé une grande partie des avions de ligne achetés par divers transporteurs aériens au Canada, ces dernières années.

Je sais que vous avez eu droit à diverses séances d'information détaillées, organisées par le ministère, sur les aspects techniques de la convention, un texte somme toute assez compliqué. Je voudrais tout simplement vous expliquer pourquoi l'industrie aéronautique canadienne juge cette convention importante, et vous donner quelques exemples des problèmes que nous a posés la non-ratification de cette convention dans le passé.

L'objectif premier de la convention est de promouvoir le principe du financement fondé sur la valeur de l'actif, l'actif étant, dans ce cas-ci, l'aéronef et non la solvabilité du débiteur, et de faire reconnaître ce principe à l'échelle mondiale. Nous sommes un peu choyés en Amérique du Nord, car notre système d'enregistrement des biens meubles reconnaît déjà, dans une large mesure, ce principe. Toutefois, il y a de nombreux pays qui ne reconnaissent toujours pas le concept juridique que constitue le matériel d'équipement mobile grevé d'une hypothèque ou d'un bail. Ils n'ont même pas de registre permettant l'inscription de telles garanties.

La convention a également pour objet de réduire les risques juridiques qui entourent un grand nombre de transactions multinationales. Permettez-moi de vous donner un exemple des problèmes que nous avons eus dans le passé. Il y a quelques années, alors que nous nous occupions d'une transaction au nom de Bombardier, nous sommes entrés en contact avec un avocat d'un pays du tiers monde qui devait prendre livraison d'un avion de Bombardier. Comme nous le faisons souvent, nous essayons de trouver un avocat qui est en mesure de nous expliquer les règles en vigueur dans ce territoire. On nous a répondu, littéralement, que le pays avait jadis été une colonie française et anglaise, et que certains juges étaient spécialisés en droit civil français, et d'autres, en common law britannique. Or, le droit civil français ne reconnaît pas vraiment le principe de location d'aéronefs, alors que la common law, elle, le fait. C'est la réponse que nous avons obtenu, chose qui n'est pas rare. Inutile de dire que les bailleurs de fonds qui participaient à la transaction n'ont pas été impressionnés. Bombardier a fini par perdre le contrat.

Autre fait intéressant : la convention va entraîner une réduction des privilèges cachés, ou ce que nous appelons une réduction de l'incertitude. Il y a quelques années, nous avons procédé à la saisie d'un aéronef en Amérique centrale pour le compte d'une banque canadienne. Nous avons payé toutes les dépenses qui, d'après l'avocat de l'endroit, avaient priorité. Or, nous avons ensuite reçu la visite du gestionnaire de l'aéroport qui est venu nous dire que sa soeur avait fourni les repas à bord de l'avion et qu'on lui devait donc 10 000 \$, et que son oncle avait assuré l'entretien de l'appareil et qu'on lui devait donc 20 000 \$. Ce n'est qu'une fois toutes les dépenses payées que nous avons été en mesure de récupérer l'avion. La banque a trouvé l'expérience tellement frustrante qu'elle n'a jamais voulu accorder du financement à un autre transporteur canadien.

Pour ce qui est de la réduction de l'incertitude dans le domaine du financement international, l'exemple suivant, fort édifiant, concerne un pays d'Afrique que je ne nommerai pas. Ce pays possède un Boeing 727 qui est stationné depuis vingt ans sur l'aire de trafic de l'aéroport principal. Plusieurs jugements ont été rendus à ce sujet. Il y a un roi qui a décidé de créer sa propre compagnie aérienne. Il a obtenu du financement, mais n'a jamais remboursé un seul sou. Des avis de saisie ont été émis, mais le ministère n'a jamais accepté que l'avion soit déplacé, et les douanes n'ont jamais accepté que quelqu'un aille le récupérer. Il est toujours là, et aujourd'hui, il ne vaut plus rien.

Par ailleurs, la convention propose, et il s'agit, à bien des égards, de l'élément le plus important, l'établissement d'un registre international pour les inscriptions et recherches. Prenons l'exemple d'une transaction visant des avions Airbus. Air Canada négocierait, dans ce cas-là, avec des organismes de crédit à l'exportation situés en Allemagne, en Angleterre et en France, de même qu'avec des banques de chacun de ces pays, toutes parties à la transaction. Celle-ci engloberait un prêt consenti à un bailleur de fonds des îles Caïman, un prêt avec participation au droit de propriété d'un autre pays, et un sous-bail du Canada. Il est très difficile de décider où faire l'inscription, où faire des recherches, où obtenir des avis.

Les avocats vont souvent dire oui, toutes les démarches nécessaires ont été faites, mais très peu d'entre eux vont vous dire que vous n'avez pas à vous inquiéter des autres pays. Il y a encore des avocats au Canada qui vont vous dire, oui, vous devriez vous inscrire dans chacun des endroits, provinces et territoires desservis par Air Canada. La loi comporte des lacunes, mais nous devons composer avec celles-ci.

Enfin, il y a un dernier point qu'il convient de mentionner au sujet de la convention, et c'est le plus important à notre avis, soit la prévisibilité en matière d'insolvabilité. Dans de nombreux pays, ce sont les règles locales qui priment : vous pouvez contester la décision, vous ne pouvez pas récupérer l'avion; nous allons y penser. En Afrique, ils sont toujours en train d'y penser après 20 ans, et cette situation pose beaucoup de problèmes. David va vous expliquer plus en détail l'impact que cela peut avoir sur les transactions d'Air Canada. Il s'agit toutefois pour nous d'un élément clé.

• (1540)

Nous estimons que vous n'aurez aucune difficulté, en tant que députés, à appuyer ce projet de loi. En fait, ce sera une des tâches les plus simples que vous aurez à accomplir cette année. Une telle unanimité est plutôt rare. Bombardier et Embraer ne voient jamais les choses du même oeil. Toutefois, les deux s'entendent pour dire que cette convention est nécessaire. Air Canada et WestJet ne sont jamais d'accord; toutefois, les deux jugent cette convention fort importante.

J'organise tous les ans, à Toronto, une conférence sur le financement des lignes aériennes. Le ministre des Transports a accepté volontiers d'y prendre la parole, vendredi dernier. Il y a eu toute une série d'ateliers à l'intention des avocats représentant les prêteurs, les bailleurs de fonds, les emprunteurs, les compagnies aériennes. Personne n'arrivait à s'entendre sur les règles de financement qu'il convenait d'appliquer, mais tous étaient d'accord pour dire qu'une telle convention s'imposait. Le conseiller juridique de WestJet, qui vient de clore toute une série de transactions, a imploré les représentants du gouvernement, à la fin de son discours, d'appuyer cette convention. Je lui ai demandé d'insister davantage, et il l'a fait. Cela montre à quel point ils attachent de l'importance à cette question.

J'aimerais vous dire quelques mots au sujet des avantages que va nous procurer la convention. D'abord, elle va atténuer les pressions que subissent les gouvernements pour qu'ils financent les transporteurs aériens, que ce soit au moyen des programmes d'aide d'Industrie Canada—crédits à l'exportation—parce que les modalités d'aide et les règles financières sont plus simples, ou par une réduction des risques que doivent assumer les gouvernements qui financent les exportations d'aéronefs, comme le fait Exportation et Développement Canada dans le cas de Bombardier, avec la hausse des exportations que cela entraîne.

Bombardier a perdu un certain nombre de contrats au fil des ans en raison des problèmes que posaient certains pays. La compagnie a réussi à réaliser des ventes, mais elle n'a pas trouvé de bailleurs de fonds prêts à investir dans ces pays parce qu'ils craignaient ne pas pouvoir récupérer les avions.

Pour ce qui est des financiers, des bailleurs de fonds, des investisseurs, des fabricants, la convention va avoir pour effet de réduire les risques. La U.S. Export-Import Bank, le pendant américain d'Exportation et Développement Canada, est le plus important organisme de financement d'aéronefs. Elle finance les exportations de Boeing. Elle a dit, sans détours, nous exigeons x dollars en guise de commission. Nous allons réduire ce montant de moitié si vous adhérez à la convention. Il est à noter que WestJet est actuellement un client important de la banque Ex-Im, grâce à ses ventes Boeing. WestJet obtiendra donc d'importantes retombées financières dès la convention deviendra loi au Canada. Air Canada envisage elle aussi de conclure des contrats d'achat avec Boeing, ce qui veut dire qu'elle va bénéficier de retombées importantes.

Ce sont eux qui sont les experts. Ce sont eux qui financent les transactions. Ils s'attendent à ce qu'il y ait une baisse importante des risques, une fois la convention devenue loi—ou lorsque la convention deviendra loi.

Enfin, qui va bénéficier le plus de la convention à l'échelle internationale? À mon avis, l'entreprise qui va en bénéficier le plus, c'est Bombardier, en raison du caractère régional de ses marchés. Pour ce qui est des compagnies aériennes, et David va vous en parler, c'est Air Canada qui va être la grande gagnante de cet exercice, puisqu'elle livre concurrence aux transporteurs américains et que ces derniers ont accès à des mécanismes financiers qui n'existent pas au Canada. Nous avons déjà parlé de WestJet et des autres transporteurs canadiens.

Merci, monsieur le président.

Le président: Monsieur Shapiro, il ne reste pas beaucoup de temps. Je ne sais pas si voulez ajouter quelque chose.

M. David Shapiro (conseiller principal, Droit des sociétés et des finances, Air Canada): Je voudrais tout simplement ajouter quelques mots, monsieur le président. Je vais être très bref.

Le président: Vous avez deux minutes.

M. David Shapiro: Je vais essayer de m'en tenir à deux minutes, monsieur le président.

Les compagnies aériennes peuvent s'attendre à tirer deux grands avantages de la convention. Mentionnons d'abord la baisse des coûts, puisque la gestion des transactions sera plus simple. Mon collègue, M. Gray, a parlé des difficultés que pose l'inscription des sûretés. Les transactions touchant les aéronefs sont très compliquées. Quand on effectue une transaction visant un avion, il faut déterminer deux choses: où inscrire l'hypothèque, et comment obtenir une sûreté pour protéger le prêteur ou le bailleur de fonds. Ce genre de transaction, dans le cas d'une maison, ne pose jamais de problème. Tout le monde où se trouve la maison. Dans le cas d'un avion, c'est plus difficile parce que l'avion se déplace. Les avocats doivent passer beaucoup de temps à essayer de déterminer où inscrire la garantie, car ce sont les compagnies aériennes qui finissent par payer. Donc, le premier avantage est une baisse des coûts.

Ensuite, les compagnies aériennes vont bénéficier d'une nouvelle source de financement—et c'est là l'aspect le plus important—par suite de la mise en oeuvre de la Convention du Cap et de l'adoption du projet de loi C-4. En effet, les compagnies aériennes vont avoir accès à des marchés de capitaux qui, dans le passé—et j'insiste là-dessus—n'étaient accessibles qu'aux transporteurs basés aux États-Unis. La convention, de même que l'adoption du projet de loi, vont corriger cette situation, supprimer un avantage qui n'était offert qu'aux transporteurs américains, et permettre aux compagnies canadiennes de livrer une concurrence équitable, sans avoir à solliciter l'aide des gouvernements pour qu'ils assument les coûts. Nous allons pouvoir atteindre deux objectifs, sans coût aucun.

Merci, monsieur le président.

• (1545)

M. Donald Gray: Monsieur le président, puis-je faire un autre commentaire?

Je suis désolé, mais nous avons examiné le projet de loi de près, de concert avec les avocats d'Air Canada, et nous aimerions proposer quelques changements mineurs, mais non négligeables, c'est-à-dire des amendements de forme, au projet de loi. Il y en a un en particulier qui s'impose, car, malheureusement, le libellé actuel du projet de loi crée une ambiguïté qui pourrait donner lieu à des litiges importants qui n'ont aucune raison d'être. Il y a un terme qui est défini de deux façons différentes, et il faut absolument que ce point soit clarifié.

Si je puis me permettre, il s'agit d'un amendement qui s'applique à chacune des quatre lois modifiées. Il est question, dans ces lois, du créancier qui détient une sûreté sur des biens aéronautiques, ainsi de suite. Or, le terme « créancier », dans la Convention du Cap, désigne un bailleur, un détenteur d'une hypothèque, un vendeur conditionnel. Toutefois, dans la *Loi sur la faillite*, le créancier s'entend uniquement de la personne qui est titulaire d'une hypothèque. Il ne fait aucun doute que l'intention, ici, était d'inclure les bailleurs et les vendeurs conditionnels. Malheureusement, le libellé actuel porte à confusion. Nous pourrions éviter tout litige important en apportant une simple modification.

Mme Bev Desjarlais (Churchill, NPD): J'invoque le Règlement.

Je présume qu'il ne sera pas question d'apporter un amendement, ici, parce que...

Le président: C'est une recommandation qui est formulée par un témoin. Il revient au comité de décider.

Je tiens à signaler à M. Gray que les représentants du ministère de la Justice ont comparu devant le comité, jeudi dernier, et qu'ils n'ont rien dit à ce sujet.

M. Donald Gray: Je m'excuse, mais comme je l'ai mentionné, nous avons effectué une analyse, de concert avec nos spécialistes en matière de faillites, nos clients, Air Canada, leurs conseillers juridiques. Il y a plusieurs lois très complexes qui sont modifiées par le projet de loi. L'intention est très claire. Il serait dommage, après dix ans...

Le président: Il faudrait peut-être qu'on passe aux questions.

Il est toujours possible d'en discuter à l'étape du rapport à la Chambre. Je ne conteste pas ce que vous dites, mais vous avez dépassé votre temps de parole et je pense que les membres du comité voudraient vous poser des questions pour que vous puissiez y répondre.

Nous allons commencer par M. Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson (Niagara Falls, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président. Je tiens également à remercier les témoins d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Ce projet de loi est, à bien des égards, intéressant. Comme vous le savez, je fais partie de l'opposition et je n'ai pas l'habitude d'aider, d'appuyer, de féliciter le gouvernement quand il dépose un projet de loi. Cela ne fait pas partie de notre mandat. Toutefois, j'ai examiné le projet de loi, et je n'ai pas pu y trouver un seul défaut. Cette initiative m'apparaît tout à fait sensée. Nous avons d'ailleurs qualifié l'idée de très bonne, et ce, dès le départ.

Vous avez abordé la question de la définition de créancier. J'ai, devant moi, l'annexe de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles. Je vous renvoie à la page 10 des notes que nous a remises le secrétaire parlementaire. Le terme « créancier » est défini comme suit: un créancier garanti en vertu d'un contrat consécutif de sûreté, un vendeur conditionnel en vertu d'un contrat réservant un droit de propriété ou un bailleur en vertu d'un contrat de bail. Il s'agit, à mon avis, d'une définition tout à fait différente.

M. Shapiro voudra peut-être ajouter quelque chose, car c'est un expert en la matière. À votre avis, quelle est la disposition du projet de loi C-4 qui pose problème?

• (1550)

M. Donald Gray: Merci, monsieur le président.

Si vous jetez un coup d'oeil aux modifications apportées à la LACC, qui est la plus importante...

M. Jim Gouk (Colombie-Britannique-Southern Interior, PCC): Pouvez-vous être plus précis?

M. Donald Gray: Oui, il s'agit de l'article 11.31, qui précise, et je cite: «L'ordonnance prévue à l'article 11 ne peut avoir pour effet d'empêcher le créancier titulaire...d'une garantie portant sur un bien aéronautique»...

Je m'excuse, il s'agit de l'article 16 du projet de loi.

Le président: Il figure à la page 6 du projet de loi.

L'hon. Rob Nicholson: Comme mon temps de parole n'est pas encore écoulé, monsieur le président, je tiens à préciser que je ne vois pas en quoi cette définition de «créancier» diffère de celle que l'on trouve dans la Convention.

M. Donald Gray: Le problème, c'est que le paragraphe 2(2) du projet de loi précise que les définitions de la Convention du Cap s'appliqueront. Malheureusement, les lois canadiennes sur l'insolvabilité existent depuis longtemps et elles ont leurs propres définitions. Par exemple, dans la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*, le créancier s'entend uniquement d'une personne qui est titulaire d'une hypothèque.

Or, d'après la Convention du Cap, un créancier désigne également un bailleur. La loi elle-même précise que le bailleur n'est pas considéré comme un créancier. Voilà le problème, l'ambiguïté. Il ne fait aucun doute que le créancier, aux fins du projet de loi, englobe le bailleur. En fait, nous allons être désavantagés si le bailleur n'est pas inclus dans la définition.

L'hon. Rob Nicholson: Vous avez tout à fait raison. Mais le projet de loi précise, et je cite: «Sauf indication contraire, les termes de la présente loi s'entendent au sens de la Convention et du Protocole aéronautique».

Ce qui vous inquiète, c'est que les indications contraires dans les diverses lois qui doivent être modifiées pourraient donner à penser que c'est la définition que nous allons utiliser, parce qu'elle diffère légèrement de celle qui figure dans la Convention du Cap, n'est-ce pas?

M. David Shapiro: Oui. Il y a aussi le terme «sûreté» qui pose problème. Le fait de combiner les mots «créancier», tel que défini dans la loi qui est modifiée, et «sûreté» qui, lui, n'est pas défini dans la convention, donne à penser que la sûreté ne s'applique qu'au créancier, qui peut s'entendre d'un prêteur et non d'un bailleur, par exemple.

L'hon. Rob Nicholson: Monsieur le président, nous pourrions peut-être en discuter au moment de l'étude article par article du projet de loi.

J'aimerais vous poser une question au sujet d'un des exemples que vous avez cités. Vous avez parlé d'un pays de l'Amérique latine où vous avez été obligé de payer la femme ou la petite amie ou la soeur ou quelqu'un d'autre, à l'aéroport. De quel pays s'agissait-il?

M. Donald Gray: Du Mexique.

L'hon. Rob Nicholson: Du Mexique. Est-ce la norme, ou une exception à la règle?

M. Donald Gray: Malheureusement, ce genre de situation se produit assez souvent. Il est très difficile, même au Canada, de déterminer quelle garantie prendra rang sur un crédit-bail pour avion ou une hypothèque sur avion, parce que les lois fédérales et provinciales ne concordent pas. Les priorités fiscales ne sont pas les mêmes en cas de faillite. Le système juridique est très complexe. Dans bon nombre de ces pays, les autorités locales disposent d'un pouvoir discrétionnaire. Un juge peut décider qui sera remboursé en premier.

L'hon. Rob Nicholson: C'est dommage. Le Mexique a déployé beaucoup d'efforts pour se joindre au groupe des pays créanciers de premier rang. Les situations de ce genre n'aident pas. Vous n'avez pas non plus mentionné le nom du pays d'Afrique où se trouve l'avion qui est stationné sur l'aire de trafic. Nous rendons probablement service aux gens d'affaires et aux voyageurs partout dans le monde quand nous rendons ce genre de choses publiques. Cela peut les

aider à régler le problème au niveau local. En tout cas, les Canadiens sauraient à quoi s'attendre quand ils font affaire avec ces pays.

Merci beaucoup de votre témoignage. Il est important pour nous d'entendre le point de vue de personnes qui sont directement touchées par un projet de loi comme celui-ci. Cela confirme les conclusions de notre propre analyse. Merci.

Le président: Madame Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: Je tiens à m'excuser auprès de mes collègues, mais il y a toujours une inquiétude nouvelle qui se manifeste.

J'ai une question plutôt bizarre à vous poser. Je dois admettre que, lorsque mon personnel et moi avons examiné le projet de loi, nous avons eu l'impression qu'il visait surtout à servir les intérêts de Bombardier. Vos propos ne m'ont donc pas étonnée. Je n'ai pas non plus été surprise d'apprendre que vous avez travaillé pour Bombardier ou que vous avez effectué du travail pour cette entreprise. Je me suis sentie un peu mal à l'aise quand vous avez laissé entendre que ce projet de loi répondait en tous points à vos exigences. Je me suis sentie de plus en plus mal à l'aise au fur et à mesure que la discussion avançait. J'ai commencé à prendre des notes. Je me demande si l'inscription va avoir des incidences fiscales sur les impôts que devra payer une entreprise, ainsi de suite.

• (1555)

M. David Shapiro: Je ne suis pas un fiscaliste, mais je ne m'attends pas à ce qu'il y ait des incidences fiscales. Il y aura sûrement des frais d'inscription. Il y en a déjà, mais ces frais seraient nettement inférieurs à ce qu'ils seraient s'il n'y avait pas de projet de loi.

Mme Bev Desjarlais: J'entends, par incidence fiscale, les allègements fiscaux accordés par le Canada par suite de l'inscription d'une garantie.

M. David Shapiro: Monsieur le président, il est inconcevable que le projet de loi ait de telles incidences.

Mme Bev Desjarlais: Si je soulève ce point, c'est parce que Bombardier a tendance à être partie à ce genre de transactions.

M. Donald Gray: Monsieur le président, je pourrais peut-être apporter une précision. J'ai représenté Bombardier dans le passé. Je représente également Boeing et Airbus, et on m'a demandé, récemment, de défendre les intérêts d'Embraer. Nous représentons également GE et plusieurs autres bailleurs de fonds. J'ai seulement utilisé Bombardier comme exemple.

Si je l'ai fait, c'est parce que Boeing et Airbus sont de grandes entreprises qui ont tendance à conclure leurs propres ententes. Bombardier et Embraer font affaire avec des pays plus petits, moins développés, où elles ont plus de difficulté à obtenir du financement. Voilà pourquoi elles tireraient davantage profit de cette convention que Boeing ou Airbus.

Mme Bev Desjarlais: En ce qui concerne Bombardier, je ne cherche pas à laisser entendre que le fait que vous représentiez cette entreprise constitue une mauvaise chose. Je tiens tout simplement à m'assurer que nous ne serons pas confrontés, plus tard, à de nouveaux problèmes. Le projet de loi, dans sa forme actuelle, ne comporte aucun point faible. Nous nous entendons tous là-dessus. Personne n'a dit qu'il présentait des lacunes. Seulement, je ne voudrais pas qu'on ait des problèmes plus tard.

C'est tout.

Le président: Merci, madame Desjarlais. Je suis content de voir que vous ne vous aventurez pas dans le favoritisme d'entreprise.

Y a-t-il d'autres questions?

Je vous remercie d'être venus. Nous apprécions votre contribution.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis (Scarborough—Agincourt, Lib.): Au nom de mon parti, je veux moi aussi remercier les témoins d'être venus alimenter nos réflexions. Nous sommes contents d'avoir entendu leur témoignage et nous les remercions d'être ici.

M. David Shapiro: Monsieur le président, vous allez peut-être juger mon commentaire irrecevable, mais M. Gray a mentionné deux éléments. Il n'a parlé que d'un seul.

Mme Bev Desjarlais: J'aimerais apporter une précision. Si je ne me trompe pas, les témoins n'apportent pas de modification au projet de loi.

Le président: Les témoins peuvent proposer des amendements dans le temps qui leur est alloué, madame Desjarlais.

M. Warren Everson: Monsieur le président, est-ce que je peux seulement dire que nous nous excusons? Nous ne faisons habituellement pas preuve d'irrespect envers le comité en lui soumettant des amendements vingt minutes avant l'étude article par article.

Le président: Ce n'est pas cela, monsieur Everson.

M. Warren Everson: Nous ne le faisons habituellement pas, mais il ne faut pas oublier que ce projet de loi a été renvoyé au comité en première lecture. C'est une convention importante. Elle sera en vigueur bien longtemps. Bien que je n'aime pas l'idée des simples changements de formulation—je suis certain que c'est la même chose pour vous—nous ne voudrions pas que le comité adopte une loi dans laquelle nous avons laissé un trou. Nous nous en excusons.

Le président: Bien sûr.

Sur ce point, monsieur Nicholson.

L'hon. Rob Nicholson: Cessons de tourner autour du pot, et parlons-nous franchement. Y a-t-il d'autres aspects techniques dans ce projet de loi que vous voudriez modifier à part la définition de «créancier», dont vous avez déjà parlé? Y a-t-il autre chose?

M. David Shapiro: Il y a une autre chose, et cela me permet, en fait, de revenir à une chose qu'a dite l'honorable député Bev Desjarlais.

La ligne aérienne est extrêmement favorable à cela et en tirera probablement presque autant profit qu'un fabricant d'aéronefs. Cela dit, il y a un élément de la convention qui pourrait être formulé plus clairement et qui rétablirait l'équilibre à savoir si cela avantage les créanciers ou les emprunteurs, soit les fabricants ou les prêteurs ou les lignes aériennes. Dans son libellé actuel, le projet de loi dicte—dans la partie sur ce qu'une ligne aérienne doit faire pour conserver un aéronef au-delà de la période de 60 jours—qu'il faut accepter de respecter toutes ses obligations, puis on ajoute « sauf celle de ne pas devenir insolvable ».

Il y a d'autres obligations que la ligne aérienne ne pourra pas respecter. Par conséquent, elle ne sera pas en mesure de conserver l'aéronef au-delà des 60 jours, ce qui n'est pas l'objectif de ce projet de loi, parce qu'elle ne pourra pas respecter certaines obligations financières ou certains seuils financiers, par exemple. Il y a des choses associées à cette idée d'insolvabilité qui ne seraient pas remédiables non plus, et ce projet de loi ne vise pas à empêcher la ligne aérienne de conserver cet aéronef.

Nous pourrions clarifier la chose dans une bonne mesure, soit par une discussion ou par une proposition d'amendement, si cela peut

aider le comité. Le fait est cependant, que par inadvertance, cela avantage plus le créancier que nécessaire. Pour le reste, c'est un projet de loi parfaitement équilibré, grâce auquel personne ne perd et tous gagnent.

• (1600)

Le président: Laissez-moi vous poser une question, monsieur Shapiro. Avez-vous apporté des propositions d'amendements?

M. David Shapiro: Nous n'avons pas de formulation précise, mais nous pourrions le faire en quelques minutes.

Le président: Dans un autre ordre d'idée, nous avons entendu des témoins la semaine dernière, dont des avocats du ministère de la Justice...

L'hon. Jim Karygiannis: C'est justement ce que je dis, monsieur Gallaway.

J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Le président: Un instant, s'il vous plaît, j'essaie de démêler tout cela.

Avez-vous été consulté par le ministère de la Justice pour la rédaction de ces dispositions?

M. David Shapiro: Nous avons reçu le texte il y a quelques semaines. Nous sommes bien désolés de ne pas avoir pu en faire d'examen approfondi et présenter notre point de vue.

Le président: Je vous remercie.

M. Bonin, puis M. Karygiannis.

M. Raymond Bonin (Nickel Belt, Lib.): Monsieur le président, si nous décidons d'envisager un amendement à ce stade-ci, nous devons l'examiner sous tous les angles, par souci d'équité, et pour cela, je dirais qu'il faudrait inviter d'autres témoins. Si nous déposons un amendement maintenant et qu'il n'est pas adopté, nous perdons la possibilité de le proposer au stade du rapport.

Je ne peux parler pour le comité, mais même si nous n'examinons pas cet amendement, vous aurez encore le temps de travailler avec le ministère et le ministre. Probablement que tout le monde comprendra que c'est clair et qu'il faut le faire, mais si nous l'acceptons, nous allons retarder tout le processus. Il reste encore deux possibilités à la Chambre.

Le président: Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: Je crois comprendre, monsieur le président, qu'il y a eu des conservations entre les représentants et le ministère. Il y a une série d'amendements au libellé qui ont été proposés. Vous venez de soulever un autre point, mais vous devez consulter le ministère et travailler avec lui. Si je peux me permettre—et je suis certain que nous allons obtenir le consentement de mes collègues—peut-être pourrions-nous laisser la chance aux témoins de travailler avec ces ministères, pour que ces amendements soient proposés à la Chambre. Si tout le monde est d'accord, nous l'apprécierions beaucoup.

M. Jim Gouk: Je serais tout à fait d'accord. Je suis certain que cela ne poserait pas problème. Cependant, si le ministère et le ministre ou le cabinet du ministre sont prêts à proposer quelque chose au stade du rapport, je vous demanderais de nous en faire parvenir des copies à l'avance pour que nous n'essayions pas d'analyser tout cela et de prendre une décision seulement à la Chambre.

Le président: Nous allons prendre une dernière intervention de Mme Desjarlais.

Mme Bev Desjarlais: J'aimerais seulement que cette «avance» soit de plus d'un jour ou deux pour que nous puissions l'examiner.

Le président: Nous ne sommes pas ici pour négocier les modalités de tout cela.

Je vous remercie d'être venus. Je vous remercie de votre contribution.

Sur ce, nous allons interrompre nos travaux deux minutes pendant que nos témoins quittent la salle, puis nous allons passer à l'étude article par article.

• _____ (Pause) _____

•

• (1605)

Le président: Je demanderais à ceux qui sont encore debout de prendre siège ou de sortir de la pièce, à leur gré.

Pour l'étude article par article, on m'a demandé si nous allions opter pour la formule courte ou la longue. Je tiens à rassurer ceux qui m'ont posé la question que nous allons opter pour la forme courte.

Je pense que nous sommes tous d'accord que les questions très pointues et juridiques soulevées par nos témoins pourront être soulevées au stade du rapport. Je tiens à ce qu'il soit consigné au compte rendu que tous les porte-parole de l'opposition et les partis seront avisés le plus à l'avance possible de cela.

Vous recevrez ces propositions dès qu'elles seront prêtes. M. Karygiannis, secrétaire parlementaire du ministre, est avec nous. Il veillera à ce que tout se passe comme prévu.

Je tiens à vous rappeler, monsieur Karygiannis, que nos propos sont consignés au compte rendu du comité.

Sur ce...

• (1610)

L'hon. Jim Karygiannis: Est-ce que vous parlez en mon nom, monsieur Gallaway?

Le président: Non. Je ne fais que préciser ce que nous avons convenu pour le compte rendu.

L'hon. Jim Karygiannis: Merci. Je vais m'en occuper sans faute.

Le président: C'est très bien. Merci.

Passons maintenant à l'étude article par article. Vous devriez avoir ce que j'appelle une feuille de vérification. C'est en fait l'ordre du jour, mais je l'appelle une feuille de vérification.

M. Jim Gouk: Nous allons examiner les articles 2 à 19, puis nous allons revenir aux articles 1 à 3. Bref, allons-nous examiner les articles 2 et 3 deux fois?

L'hon. Rob Nicholson: Il s'agit des annexes.

Le président: Ce sont les annexes.

M. Jim Gouk: Ce sont les annexes. D'accord.

Le président: Nous allons passer au vote.

(Les articles 2 à 19 sont adoptés.)

(Les annexes 1 à 3 sont adoptées.)

(L'article 1 est adopté.)

Le président: Le titre est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: Le projet de loi est-il adopté?

Des voix: D'accord.

Le président: En ma qualité de président, puis-je faire rapport du projet de loi à la Chambre?

Des voix: D'accord.

L'hon. Rob Nicholson: Je vous en prie.

Le président: Je vous en remercie.

Je vous remercie de votre temps d'aujourd'hui.

M. Jim Gouk: Avant de partir, pouvons-nous clarifier officiellement ce que nous allons faire demain midi?

L'hon. Jim Karygiannis: Nous avons une invitation à dîner avec le ministre.

M. Jim Gouk: Oui, mais il y a une autre invitation.

Le président: Nous allons débattre de la question, alors. Si j'ai bien compris, tous les membres du comité ont reçu une invitation la semaine dernière, de l'Association des chemins de fer, à un dîner au restaurant parlementaire demain, à midi. La plupart d'entre nous l'ont acceptée, si je ne me trompe pas.

Une autre invitation nous est parvenue hier par téléphone, du ministre, qui invite tous les membres du comité à le rencontrer demain. J'ai parlé brièvement au ministre aujourd'hui dans l'antichambre et je lui ai soumis le problème. On m'a dit aussi que six personnes avaient répondu «oui» à son invitation. Je ne sais pas de qui il s'agit.

C'est à vous de décider. Je ferais peut-être seulement la suggestion suivante: nous pourrions rencontrer le ministre très brièvement. Si je comprends bien, il veut simplement rencontrer les membres du comité dans un contexte plutôt neutre.

Mme St-Hilaire m'a dit que ce serait bon, sauf que le vin est très cher, mais c'est à vous de décider. Si vous voulez rencontrer brièvement le ministre au restaurant parlementaire aux alentours de midi, pour quelques minutes, nous pourrions ensuite aller au dîner de l'Association des chemins de fer.

M. Jim Gouk: Va-t-il se présenter à la salle à dîner parlementaire pour nous rencontrer? Est-ce bien ce que vous nous dites?

Le président: C'est ce que j'ai compris.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: S'agit-il de la rencontre avec le ministre?

Le président: Oui, il s'agit de la rencontre avec le ministre.

L'hon. Jim Karygiannis: Ce sera très difficile d'être à deux endroits en même temps.

Le président: C'est à vous de décider.

M. Dave Batters (Palliser, PCC): Monsieur le président, puis-je dire quelque chose?

Le président: Bien sûr.

M. Dave Batters: Nous avons tous reçu l'invitation de l'Association des chemins de fer il y a quelque temps, et certains d'entre nous l'ont acceptée. Nous avons ensuite reçu l'invitation du ministre par téléphone. C'était hier ou aujourd'hui?

Le président: C'est là que je l'ai reçue.

M. Dave Batters: Peut-être que mes collègues de l'autre côté pourraient en parler au ministre. De ce côté-ci de la Chambre—je pense que je peux parler pour tout le monde—, nous serions très heureux de nous asseoir avec le ministre. Mais je pense que par respect pour lui, nous devrions le rencontrer plus de deux minutes dans son cabinet avant de courir remplir un autre engagement pris auparavant. Nous pourrions peut-être le rencontrer un autre jour.

Le président: D'accord.

Monsieur Karygiannis.

L'hon. Jim Karygiannis: Le ministre voulait nous rencontrer avant de comparaître devant le comité pour voir s'il y avait des préoccupations particulières. Je vais certainement lui transmettre votre message et voir s'il peut nous rencontrer à un autre moment, ailleurs. Par l'entremise du président, nous allons aviser le cabinet du ministre.

Le président: Je ne crois pas que nous devons devenir le calendrier social du cabinet de quiconque.

Oui.

M. Jim Gouk: Nous nous sommes engagés envers un autre groupe.

Le président: Oui. Je pense que c'est le message que je voulais lui transmettre aujourd'hui.

L'hon. Jim Karygiannis: Je suis certain que nous pouvons trouver un autre moment.

Le président: Cela étant dit, je tiens également à rappeler aux députés que jeudi, à 15 h 30, le ministre lui-même sera ici, dans cette salle.

L'hon. Jim Karygiannis: Monsieur le président, je sais que nos collègues ont exprimé le désir de trouver un autre moment pour nous réunir jeudi. Ont-ils trouvé d'autres possibilités d'horaire et serait-il possible de les accommoder?

Le président: Monsieur Karygiannis, je ne veux pas négocier cela ici. C'est une réunion de comité, et je pense qu'il serait préférable d'en discuter hors des heures de réunion.

• (1615)

L'hon. Jim Karygiannis: D'accord.

Le président: Sur ce, je vous remercie de votre collaboration d'aujourd'hui.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

Published under the authority of the Speaker of the House of Commons

Aussi disponible sur le réseau électronique « Parliamentary Internet Parlementaire » à l'adresse suivante :

Also available on the Parliamentary Internet Parlementaire at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.