

7. CRÉDIT-BAIL FINANCIER DE VÉHICULES À MOTEUR

Dans son rapport provisoire daté du 17 juillet 1980 et portant sur le Bill C-6, le Comité a procédé à une analyse exhaustive des dispositions du projet de loi portant sur le crédit-bail financier; il a retracé l'évolution des projets de loi qui s'y rapportent et a décrit les positions respectives du secteur bancaire et des vendeurs d'automobiles dans ce domaine controversé qu'est la location à bail de véhicules à moteur.

L'arrangement exposé dans la version initiale du Bill C-6 (compte tenu des principes du Livre blanc dont se sont inspirés les divers bills) se retrouve dans les articles 173(1)) et 193(1). L'article 173(1)) stipulait qu'une banque pouvait effectuer du crédit-bail financier uniquement par l'intermédiaire de ses filiales et l'article 193(1) prévoyait, entre autres choses, qu'une banque consentant du crédit-bail serait limitée dans ses activités par l'interdiction de diriger ses clients, présents ou éventuels, vers des courtiers donnés.

Comme il est précisé dans le rapport provisoire du Comité, le Bill C-6 s'est heurté à une vive opposition de la part de la Federation of Automobile Dealers Association (FADA) et de l'Association canadienne des locataires de véhicules (ACLV). Au début, ces organismes soutenaient qu'il fallait interdire complètement au secteur bancaire d'effectuer du crédit-bail financier pour des véhicules à moteur. Pour ces groupes, l'expression «véhicules à moteur» désignait les automobiles et camions qui seraient normalement vendus par des vendeurs d'automobiles ordinaires. Les banques ont admis, avec certaines réserves, qu'elles n'avaient pas besoin d'effectuer du crédit-bail financier à l'unité mais soutenaient qu'elles devraient être autorisées à consentir du crédit-bail financier pour des flottes de voitures particulières et qu'on ne devrait pas les empêcher de louer à bail des véhicules à moteur autres que des voitures particulières par exemple des camions, etc.

Au cours des audiences du Comité qui ont suivi la présentation du Bill C-6 et pendant les négociations en privé qu'ont organisées le secteur bancaire et le secteur des vendeurs d'automobiles, des efforts ont été tentés pour cerner le domaine dans lequel les banques devraient être autorisées à consentir du crédit-bail et le critère du poids brut du véhicule a été établi. Les vendeurs se sont opposés à ce que les banques puissent louer à bail des véhicules dont le poids brut serait inférieur à 46,000 livres. Sans parler de la location à bail de flottes ni du financement des activités de location à bail de voitures particulières par de petits vendeurs, les banques ont jugé que la ligne de démarcation raisonnable pour le poids brut des véhicules devait être visée à 16,000 livres. Dans son rapport provisoire sur le Bill C-6, le Comité a recommandé ce qui suit:

«... que soit rejeté le libellé proposé du paragraphe 193(1) et que soit adoptée une modification visant à empêcher une banque de créer une filiale crédit-bail qui louerait à l'unité tout véhicule motorisé sauf les véhicules motorisés ayant un poids brut, et dans le cas des trains routiers, un poids brut combiné, du plus de véhicules motorisés 16,000 livres et en outre, à empêcher une telle filiale de louer des parcs de véhicules sauf lorsque la valeur d'un seul bail de location de ces véhicules s'élève à plus de \$250,000 ou que le nombre de véhicules loués est d'au moins vingt-cinq.»

Dans un amendement au Bill C-6, qui a été présenté à peu près en même temps que le rapport provisoire du Comité, le gouvernement a modifié le libellé du paragraphe 193(1) pour interdire à une banque de conclure des contrats de location portant sur des véhicules à moteur susceptibles d'être immatriculés pour circuler sur la voie publique et dont le poids brut est inférieur à vingt et une tonnes métriques (c'est-à-dire 46,000 livres). Comme le démontrent clairement des statistiques fournies au Comité, plus de 95% de tous les camions loués par les membres de la FADA et de l'ACLV pèsent moins de 16,000 livres. Il ressort clairement des témoignages des vendeurs que les pressions qu'ils ont exercées sur les gouvernements visaient en fait à empêcher les banques de consentir du crédit-bail financier de véhicules à moteur, qu'il y ait ou non conflit ou concurrence avec les banques à propos des catégories de véhicules décrites. L'argument avancé par les vendeurs est contradictoire en ce sens que même s'ils ne visent à protéger que les activités dont ils se chargeraient normalement la seule façon d'assurer cette protection est d'établir une limite de poids de 46,000 livres.

Les témoignages recueillis par le Comité démontrent clairement que si la limite de poids des véhicules était fixée à 46,000 livres, un grand nombre de contrats de location de véhicules et de transactions commerciales échapperaient aux vendeurs. Il existe donc un marché pour la location à bail d'autocars commerciaux, d'ambulances, de véhicules servant à la lutte contre les incendies et d'autres véhicules destinés à un usage particulier qui ne sont pas vendus par des vendeurs de voitures ordinaires et qui, en même temps, pèsent moins de 46,000 livres. Il devenait donc évident qu'en adoptant la limite de 46,000 livres pour autoriser les banques à consentir du crédit-bail financier, le gouvernement leur aurait, en fait, interdit de louer à bail une grande variété de véhicules susceptibles d'être immatriculés pour circuler sur la voie publique et que les vendeurs d'automobiles ne peuvent normalement pas louer à bail. Nous jugeons cette situation inacceptable car cette loi est destinée à servir le public et non à le priver de services.

Comment peut-on corriger cette anomalie? Au cours de sa récente étude du projet de loi, le Comité en a décrit les lacunes au ministre. La question des véhicules à usage particulier a été longuement débattue. Finalement, le ministre a déposé, le vendredi 5 novembre 1980, certains amendements aux dispositions du projet de loi portant sur le crédit-bail financier. Les voici:

«Que le Bill C-6 soit modifié

- a) en supprimant les lignes 48 et 49, page 208, et
- b) en retranchant la ligne 25, page 211 et en la remplaçant par ce qui suit:

«ou d'une province,

«véhicule à moteur». Véhicule motorisé conçu pour être utilisé principalement sur les chemins publics pour le transport de personnes ou de choses, à l'exclusion de:

- a) tout autobus, camion utilitaire ou toute voiture de pompiers ou ambulance;
- b) tout autre véhicule motorisé destiné à un usage particulier;

qui comporte d'importants éléments spéciaux de nature à le rendre propre à un usage spécifique et qui est carrossé ou