

grands et l'expérience si courte que j'estime qu'il n'est pas recommandable de les reconnaître comme des certificats exempts de tous risques en toutes circonstances.

M. BENIDICKSON: Il y a quelques années, nous avons modifié la Loi sur la Banque d'expansion industrielle, de façon qu'il soit possible en vertu de cette loi de faire des emprunts à l'égard des aéronefs, reconnaissant que peut-être, normalement, les sources de fonds n'étaient pas accessibles à cette industrie.

M. MACGREGOR: En recommandant de nouvelles classes, il a été adopté comme ligne de conduite dans le passé de n'ajouter que les dispositions qui, à la lumière de l'expérience, se sont révélées de tout repos. D'autre part, l'objet principal de la soi-disant clause omnibus est de permettre aux compagnies, si elles le désirent, de faire d'autres investissements qu'elles considèrent comme étant de tout repos mais qui n'entrent pas dans les catégories statutaires. Si elles sont persuadées de la validité que présentent les certificats gagés par le matériel des compagnies d'aviation, elles peuvent les acheter, mais ces certificats tomberaient sous le coup de la clause omnibus.

Le PRÉSIDENT: J'ai dit plus tôt que nous n'avions que de la correspondance de l'association des compagnies de fiducie. Mais j'ai ici une copie d'une lettre adressée au ministre des Finances. Elle vient de MM. Duquet, MacKay et Weldon, de Montréal, lesquels sont avocats généraux à la Canadair Limitée.

Cette lettre contient un long exposé qui devrait être, ainsi que j'avais l'intention de le proposer, incorporé au compte rendu des délibérations, ou devrait être lu à une date ultérieure. Je n'ai pas lu cet exposé jusqu'à la fin, parce que je viens tout juste de le recevoir. Il doit, je suppose, traiter de la question que nous discutons en ce moment. Aussi, je demande quel est le bon plaisir du Comité en ce qui concerne l'impression de cet exposé dans nos comptes rendus; ou devrions-nous attendre, afin de voir comment iront les choses, avant de lire cet exposé devant le Comité? Que préférez-vous?

M. MACLELLAN: Je pense que nous devrions l'incorporer au compte rendu maintenant, afin que nous puissions le lire avant la prochaine réunion.

Le PRÉSIDENT: Très bien, c'est parfait.

(Note: Ledit exposé est donné ci-après:)

DUQUET, MACKAY ET WELDON

Montréal, le 17 mars 1961.

URGENT

L'honorable Donald M. Fleming, C.P., C.R., député
Ministre des Finances
Chambre des communes
Ottawa

Sujet: Bills S-5 et S-6

Monsieur le Ministre,

Bien que nous vous écrivions à titre d'avocats généraux de la Canadair Limitée et au nom de celle-ci, les idées exprimées s'appliquent également à tous les autres fabricants canadiens qui se trouvent dans les mêmes circonstances ou qui vendent pour l'exportation, comme par exemple, la *Montreal Locomotive Works Limited* dans le domaine des locomotives diesel.

Canadair s'efforce présentement de trouver des débouchés pour les avions commerciaux fabriqués au Canada, et en particulier, un avion cargo quadrimoteur connu sous le nom de CL-44D-4 et un avion bimoteur à passagers, le CL-540.