Canada. Parlement.
Sénat. Comité permanent
des transports et des
communications.

Délibérations.

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE
1974

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Fascicule nº 1

LE JEUDI 24 OCTOBRE 1974

Seule et unique séance sur le bill S-11, intitulé:

«Loi concernant la British Columbia Telephone Company»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins:—Voir le procès-verbal)

28215—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget

Les honorables sénateurs:

Blois, F. M.	Lawson, E. M.
Bourget, M.	McElman, Charles
Burchill, G. P.	Molgat, G.
Davey, Keith	O'Leary, M. G.
Denis, A.	*Perrault, R. J.
Eudes, Raymond	Petten, W. J.
*Flynn, Jacques	Prowse, J. H.
Forsey, E.	Riley, D. A.
Graham, B. A.	Smith, D.
Haig, C.	Sparrow, H. O.
Langlois, L.	Welch, F. C.

20 MEMBRES

(Quorum 5)

**Membres d'office*

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 17 octobre 1974:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Heath propose, appuyé par l'honorable sénateur Forsey, que le bill S-11, intitulé: «Loi concernant la British Columbia Telephone Company», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Heath propose, appuyé par l'honorable sénateur Forsey, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

28215—1½

Procès-verbal

Le jeudi 24 octobre 1974
(1)

Conformément à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des Communications se réunit aujourd'hui à 9h 30 et procède à l'élection d'un président et d'un vice-président, conformément à l'article 69 du Règlement.

Présents: Les honorables sénateurs Bourget, Denis, Haig, Langlois, McElman, Petten et Smith. (7)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Asselin.

Aussi présent: M. E. R. Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Sur la motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Petten, l'honorable sénateur Haig est élu *président.*

Sur motion de l'honorable sénateur Langlois, appuyé par l'honorable sénateur Smith, l'honorable sénateur Bourget est élu *vice-président.*

Sur motion de l'honorable sénateur Denis, il est *décidé,* qu'à moins et jusqu'à ce qu'il en soit ordonné autrement par le Comité, on fasse imprimer au fur et à mesure 800 exemplaires en anglais et 300 exemplaires en français, des délibérations du Comité.

Le Comité entreprend alors l'étude du bill suivant:

Bill S-11: «Loi concernant la British Columbia Telephone Company».

Témoins:

Du ministère des Communications:

Mlle Margaret Prentis, Directrice,
Sociétés et Affaires financières;

M. Robert Somers,
Chef, taux et tarifs.

Du ministère de la Consommation et des Corporations:

M. R. Viets,
Direction du Contentieux.

De la British Columbia Telephone Company:

M. J. C. Carlile,
Vice-président—Administration.

M. Michael Butler,
Conseiller.

De la société Pitfield, MacKay, Ross and Company:
(Courtiers en placements)
M. David Torrey.

Après discussion et sur motion, il est décidé de faire rapport dudit bill sans amendement.

A 10h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,
Mme Aline Pritchard.

Rapport du comité

Le jeudi 24 octobre 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui on a déféré le bill S-11, intitulé: «Loi concernant la British Columbia Telephone Company» a, conformément à l'Ordre de renvoi du jeudi 17 octobre 1974, examiné ledit Bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,
J. Campbell Haig.

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le jeudi 24 octobre 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-11 concernant la *British Columbia Telephone Company*, se réunit aujourd'hui à 9 h. 30 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, nous sommes saisis du bill S-11, concernant la *British Columbia Telephone Company*. Nous avons comme témoins Mlle Margaret Prentis, directeur, Sociétés et affaires financières, et M. Robert Somers, chef, Taux et tarifs, ministère des Communications; M. R. D. Viets, Direction du contentieux, ministère de la Consommation et des Corporations; M. J. C. Carlisle, vice-président, administration, *British Columbia Telephone Company*; M. Michael Butler, avocat-conseil et M. David Torrey de la *Pitfield, MacKay, Ross and Company*.

M. Butler prendra la parole le premier.

M. Michael Butler, avocat-conseil, British Columbia Telephone Company: Merci, monsieur le président.

Honorables sénateurs, je suis un associé de l'étude *Ferris and Company*, (nom qui, je l'espère, évoque de bons souvenirs dans cette Chambre) et nous sommes les avocats-conseils généraux de la *British Columbia Telephone Company*, dont le projet de loi modificative est aujourd'hui devant vous. M'accompagnent M. J. C. Carlisle, vice-président, conseil d'administration de la Compagnie, le directeur exécutif le plus compétent en matière de financement de la Compagnie, ainsi que M. David Torrey, associé de *Pitfield, MacKay, Ross and Company*, courtiers en placements. Ils sont les conseillers financiers généraux et les syndicataires de la *British Columbia Telephone Company*. De plus, comme suite à votre demande, nous avons parmi nous des représentants du ministère des Communications et du ministère de la Consommation et des Corporations.

J'ai demandé qu'on distribue aux intéressés des exemplaires de la codification de bureau de l'actuelle loi spéciale concernant la *British Columbia Telephone Company*. Cette loi a d'abord été adoptée en 1916 et modifiée cinq fois par la suite. Nous sommes donc saisis de la sixième loi modificative.

De plus, honorable sénateurs, les feuilles jaunes sont des exemplaires des documents distribués aux actionnaires ordinaires de la Compagnie au sujet de l'assemblée des actionnaires tenue lundi de cette semaine, pour confirmer la décision des directeurs au sujet de la présentation d'une requête devant votre Chambre relativement à la loi modificative. Il est peut-être approprié de dire ici qu'une telle confirmation a été obtenue à l'assemblée par un vote presque unanime. Seuls les détenteurs de 3,308 actions se sont prononcés contre cette mesure, soit environ un dixième pour cent des suffrages exprimés. Les détenteurs représentant plus de 77 p. 100 des actions ordinaires de la Compagnie étaient présents ou représentés par procuration à l'assemblée. Ce pourcentage se fonde sur le capital-actions, sans tenir compte de l'offre de droits close le 16 octobre dernier, mais on me dit que l'ordinateur toujours si rapide ne peut nous donner le calcul des droits offerts datant de plus d'un mois. C'est donc le seul chiffre que nous puissions utiliser, mais il ne devrait pas faire beaucoup de différence.

Exception faite des actionnaires majoritaires de la compagnie, plus de 54 p. 100 des autres actionnaires étaient représentés et plus de 99½ p. 100 d'entre eux ont voté en faveur des modifications proposées par ce bill. Vu que les préférences et les priorités associées aux catégories actuelles d'actions (privilégiées et prioritaires) de la compagnie ne sont pas touchées par le présent bill, ces classes d'actionnaires n'ont pas voté sur cette question.

Le but du bill proposé peut être énoncé très simplement, premièrement, accroître le capital, compte tenu des besoins de la compagnie, au cours des dix prochaines années ou plus et, deuxièmement, assouplir la structure des capitaux, afin de permettre à la compagnie de répondre à la demande du marché, dans la course au financement public, au cours de cette période.

Ces changements sont jugés d'une importance et d'une nécessité telles, qu'on a décidé que le bill ne s'appliquerait qu'à eux seuls, nonobstant le fait qu'il serait opportun d'apporter à la loi actuelle d'autres modifications portant sur les changements technologique et pratiques ainsi que sur les méthodes et lois commerciales présentement en vigueur. On croit, à cet égard, que la compagnie peut se contenter de ce qu'elle a, mais tel n'est pas le cas, si l'on songe à la structure actuelle des capitaux. Par conséquement, ces amendements n'ont trait qu'aux articles 4 à 7, inclusivement, de la présente Loi.

Je propose donc, avec votre approbation, que nous examinions brièvement les changements apportés à chacun de ces articles. Je me réfère au bill S-11, que vous avez sous les yeux et, qui ne comporte pas seulement les modifications, mais également les articles originaux et les notes explicatives.

L'article 4, contenu dans l'article 1 du projet de loi, porte sur le capital social général de la compagnie. Il stipule que le montant nominal total du capital social ne doit pas dépasser 250 millions de dollars. D'après l'article 4, le capital social de la compagnie était de 5 millions de dollars. C'est quelque peu déroutant puisque, dans les deux cas, comme je l'expliquerais ultérieurement, l'article 6(1) prévoit d'autres augmentations de la valeur totale du capital social, qui constitue la somme totale de base, pouvant être accrue sur ratification

des actionnaires. Cet article prévoit également diverses catégories d'actions, avec ou sans valeur au pair déterminées de temps à autre, par les directeurs. Les références à une valeur au pair précise, et aux appels, sont éliminées.

Les modifications apportées à l'article 5 par l'article 2 du bill constituent les changements les plus importants du bill. L'article 5(1) énumère, en détail, les catégories d'actions pouvant être établies en vertu d'un règlement, et les changements pouvant intervenir au sein de la structure des capitaux. Ce paragraphe est, en substance, conforme à des dispositions similaires contenues dans la loi sur les corporations canadiennes, et constitue une mise à jour du texte qui s'avère trop restrictif. A titre d'exemple, la loi actuelle ne comporte aucune disposition prévoyant la conversion d'actions en autres catégories, ou le rachat ou l'achat d'actions, autrement que selon le bon vouloir de la compagnie.

Je suis persuadé que MM. Carlile et Torrey, seraient en mesure de parler plus longuement de ces autres genres de structure financière et du besoin qu'en ont les méthodes financières actuelles.

Sénateur Denis: Quand un tel changement sera souhaitable, faudra-t-il convoquer une assemblée des actionnaires, ou le Conseil d'administration pourra-t-il se charger de cette tâche?

M. Butler: Conformément à l'article 5(3), tout règlement de cet ordre doit être approuvé par les actionnaires. Je dois préciser que c'est possible dans la mesure où l'article 5(1)(c) prévoit que le règlement peut autoriser les administrateurs à prescrire de temps à autre, avant l'émission, la désignation ainsi que les droits et conditions afférents aux actions de toute catégorie ou série. Encore une fois, il faudrait tout d'abord que ce soit approuvé par les actionnaires, et dès que l'approbation aura été donnée, les directeurs pourront à loisir déterminer les actions privilégiées particulières.

Les paragraphes (2) à (5) inclusivement de l'article 5 ont trait au droit de vote. Le but principal de ces paragraphes est d'assurer que les droits actuels d'être convoqué aux assemblées générales, d'y assister et d'y voter, rattachés aux catégories actuelles d'actions prévilégiées et de priorités demeurent les mêmes. Il n'y a absolument aucun changement dans les droits concernant les catégories actuelles d'actions, autres que les actions ordinaires. Ainsi, les dispositions du paragraphe 2 de l'article 5, exigeant que les détenteurs de 75 p. 100 de la valeur nominale de toute catégorie d'actions privilégiées ou de prorité, sanctionnent les changements apportés à de tels droits, sont reportées plus loin, tout d'abord dans le paragraphe (4) proposé et deuxièmement dans le paragraphe (3) proposé, et chaque fois parce que ces droits précis sont exposés dans les dispositions relatives à chaque catégorie d'actions.

En outre, afin de dissiper toute imprécision, le paragraphe (5) de l'article 5 porte sur la subdivision, la consolidation et le reclassement, en ce qu'ils touchent aux droits afférents à toute action, assurant ainsi que le droit de vote s'appliquera dans de tels cas.

En ce qui concerne les actionnaires ordinaires, ainsi que les détenteurs de toute nouvelle catégorie d'actions privilégées qui peut être créée, c'est-à-dire différente des catégories actuelles, les exigences relatives au vote qui seront établies par le bill S-11 le seront sur le même principe que celles que stipule la Loi sur les corporations canadiennes; c'est-à-dire que la majorité des 2/3 dans chaque catégorie précise de votants doit approuver tout règlement avant qu'il n'entre en vigueur.

Le président: Ce vote aura-t-il lieu lors d'une réunion générale spéciale?

M. Butler: C'est exact, monsieur le président, et si les droits d'une nouvelle catégorie d'actions privilégiés sont touchés, une réunion spéciale aura lieu à l'intention de ces actionnaires. Nous vous faisons respectueusement observer que cette disposition convient davantage que celle qui existe actuellement pour les actionnaires ordinaires. Le paragraphe (6) de l'article 5 ne fait qu'énoncer de nouveau une disposition concernant les conditions d'admissibilité au poste d'administrateur. Toute personne propriétaire d'une catégorie quelconque d'actions est admissible à ce poste.

Le paragraphe (7) proposé de l'article 5 est plutôt long et compliqué. Il porte sur les dispositions concernant les actions sujettes au rachat ou à l'achat. La Loi sur les corporations canadiennes traite cette question dans une longue série d'articles sur l'émission de lettres patentes supplémentaires lors d'une réduction du capital. Étant donné ce fait, dans cette compagnie où une telle disposition ne s'applique pas, il existe une autre disposition prévoyant qu'un certificat soit accordé par le ministre de la Consommation et des Corporations selon des modalités qu'il peut juger adéquates, avant qu'une telle réduction ait lieue. On suppose qu'en vertu d'un tel pouvoir discrétionnaire le ministre exigerait que des modalités presque analogues à celles qui sont prévues par la Loi sur le corporations canadiennes soient suivies. Les changements dans le libellé de ce paragraphe, par rapport au libellé du paragraphe (3) équivalent de la loi actuelle, ne sont pas considérables. Ils ont surtout pour but de faire correspondre la terminologie de ce paragraphe à celle de la Loi sur les corporations canadiennes. Le paragraphe actuel se fonde sur des articles statutaires rédigés en 1941, et les rédacteurs des lois ont apporté de tels changements, à la meilleure de leur connaissance, au cours des 33 dernières années. Il serait cependant bon de noter que ce paragraphe traitera désormais des actions susceptibles d'achat, aussi bien que de celles susceptibles de rachat, ce qui n'était pas le cas auparavant.

On propose également des modifications aux paragraphes 1 et 2 de l'article 6 de la loi, comme vous pouvez le constater en relisant les articles 3 et 4 aux pages 5 et 6.

Dans le premier cas, et c'est à cela que je faisais allusion précédemment, le montant nominal total du capital social d'une compagnie pourra être augmenté jusqu'à concurrence de $1,250 millions. La limite est actuellement de $250 millions et la compagnie considère que la nouvelle limite sera possiblement nécessaire au cours de la prochaine décennie pour permettre le financement des besoins en capitaux de la compagnie. Il est certain qu'on aura utilisé les $250 millions avant la fin de 1975.

Article 4, page 6. Le paragraphe 2 de l'article 6 est une disposition provisoire plutôt compliquée qui a été insérée dans la loi en 1951. Personnellement, j'aurais préféré squ'elle soit totalement retirée de la Loi. Cela aurait cependant exigé la modification complexe de divers autres

articles. Donc, dans les circonstances, nous n'avons proposé qu'une simple intercalation qui aura pour effet d'astreindre ce paragraphe aux dispositions du nouveau paragraphe 1 de l'article 5, ce qui permettra désormais à des règlements approuvés par les actionnaires de modifier au besoin le statut des actions ordinaires. Comme je l'ai dit, c'est une modification de détail qui rend le paragraphe compatible avec les nouveaux articles proposés.

L'article 7 de la loi, le dernier dont il est question, est contenu dans l'article 5 du bill qui traite du capital dettes de la compagnie par opposition au capital-actions.

Diverses modifications mineures sont proposées dans cet article. Elles ont la plupart du temps pour objet de rendre le présente loi compatible avec celle sur les corporations canadiennes ou d'adapter les termes aux méthodes courantes du monde financier.

Le paragraphe 4 contient cependant une modification de fonds. Il stipule que toutes les valeurs, sauf certaines exceptions, doivent être considérées comme une première réclamation et charge privilégiée sur la compagnie et son entreprise.

Je crois que les honorables sénateurs vont se rendre compte qu'il ne s'agit pas d'une situation normale pour une compagnie, et cela s'est avéré indûment restrictif. Par exemple, en vertu de la formulation actuelle du paragraphe, la compagnie ne peut émettre de débentures secondaires ni de débentures convertibles; et cette restriction ne semble se retrouver nulle part ailleurs. De fait, on l'a retiré en 1919 de la Loi sur les chemins de fer, et je crois que c'est de celle de 1916 que l'on s'est inspiré pour ce paragraphe. Il n'a fallu aux Chambres que trois années pour s'en débarrasser mais il nous en faut beaucoup plus. Il est donc proposé que le paragraphe soit modifié de façon que, lorsque les valeurs en question le permettent, la charge privilégiée soit éliminée afin de favoriser l'émission de débentures secondaires et de créances sans garantie.

J'ai procédé plutôt rapidement; il s'agit en quelque sorte d'un résumé. Messieurs les sénateurs voudront peut-être poser certaines questions. Mes collègues et moi-même ferons de notre mieux pour répondre à toutes vos questions.

Le président: Les représentants de la Compagnie ou du ministère auraient-ils quelque chose à ajouter?

Le sénateur Denis: Le Ministère de la Consommation et des Corporations a-t-il examiné ce bill? Je suppose qu'un représentant de ce ministère est ici; l'avez-vous étudié?

M. R. D. Viets, direction du contentieux, ministère de la Consommation et des Corporations: Oui, sénateur.

Le sénateur Smith: Je peux présumer que la compagnie est en effet très bien dirigée, puisque l'un des administrateurs est originaire de la Nouvelle-Écosse. Je respecte la Société British Columbia car elle a eu la sagesse d'avoir recours à un tel homme pour participer à la gestion de la compagnie. Voici ma question: de façon générale, ces amendements sont-ils semblables, dans l'assignation des attributions dans divers domaines, à la loi régissant l'exploitation de la société Bell Canada?

M. Butler: J'ai apporté une copie de la dernière loi modifiant celle sur le Bell. Elles sont effectivement semblables. Notre fierté d'auteur nous a peut-être empêchés de reprendre exactement les mêmes termes. Mais, en substance, la réponse à votre question demeure affirmative.

Le sénateur Smith: Je suppose que vous ne nous demandez pas plus de pouvoirs qu'on en a accordé aux autres compagnies de la même catégorie? Bell est une Société au-dessus du commun.

M. Butler: Je ne voudrais pas affirmer que les pouvoirs que nous demandons sont absolument identiques à ceux de Bell. Leur bill date de cinq ou six ans. Je crois qu'en substance nous demandons à peu près la même chose, puisqu'il s'agit de ce qui est normalement accordé aux sociétés partout au pays, en vertu de diverses lois. Bell a fait la même chose; il y a une légère différence car nous avons été créés en vertu d'une loi spéciale, et non de lettres patentes. Nous ne revenons pas demander d'autres lettres patentes lorsque nous créons l'une de ces catégories d'actions, la protection étant assurée par l'exigence de l'approbation des actionnaires.

Le sénateur Smith: Monsieur le président, peut-être le témoin pourrait-il nous résumer la position concernant les droits de propriété de la *British Columbia Telephone Company* pour ce qui est de ses activités.

M. Butler: Les feuilles jaunes que vous avez sous les yeux portent sur cette question. Veuillez vous reporter à la deuxième page de la circulaire. On y lit ce qui suit:

L'Anglo-Canadian Telephone Company . . .

Je crois qu'il s'agit d'une société du Québec et malheureusement, pas de la Nouvelle-Écosse.

. . . est le bénéficiaire de 1,640,644 actions ordinaires. . . Cela représente u npeu plus de 50 p. 100 du capital-actions en circulation avant l'émission des droits. La société a pris tous les droits qui lui revenait, si bien qu'elle maintiendra ce pourcentage.

A la connaissance des administrateurs, aucune autre personne ou société, ou même aucun autre gouvernement, ne détient, au nom d'un tiers, plus de 10 p. 100 des actions ordinaires.

Le sénateur Smith: Il n'y a pas si longtemps, n'a-t-on pas connu une époque où le contrôle exercé aux États-Unis était assez considérable? Lorsque la société Anglo-Canadian est entrée en jeu, a-t-elle obtenu des actions américaines, donc le contrôle, ou achetait-elle tout simplement tout ce qui était disponible au pays?

M. Butler: Chacun sait je pense que la société Anglo est contrôlée aux États-Unis.

Le sénateur Smith: C'est ce que je me demandais.

M. Butler: Je pourrais demander à M. Carlile de nous en dire plus long à ce sujet.

Le sénateur Smith: Ce sont simplement des questions générales. Les faits ne m'intéressent pas précisément. D'autres semblent plus inquiets que moi de ce que les intérêts d'une société de communications aussi importante soient contrôlées par un autre pays.

M. Butler: Je ne suis pas tout à fait sûr du nombre, mais une grande partie des administrateurs de la société sont des citoyens canadiens.

Le président: Votre société exerce-t-elle son activité seulement en Colombie-Britannique?

M. J. C. Carlile, Vice-président, Administration, British Columbia Telephone Company: Nous exerçons notre activité dans deux très petits territoires en Alberta, à peu de distance de Fort St-John. Nous assurons aussi quelques services dans le secteur américain de Point Roberts, qui, comme vous le savez, est distinct des États-Unis.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? D'autres délégués veulent-ils prendre la parole?

Le sénateur Bourget: Comment envisagez-vous d'augmenter le capital? Au moyen d'émissions d'actions ou d'obligations?

M. Butler: J'aimerais bien que M. Carlile ou M. Torrey réponde à cette question.

M. Carlile: Il y aurait une vaste gamme de titres, mais un supplément d'un milliard de dollars serait sous la forme d'actions privilégiées et d'actions ordinaires. Nous envisageons pouvoir ainsi satisfaire nos exigences pendant 10 ans. Dans notre bilan nous avons maintenu un passif d'environ 50 p. 100. A l'heure actuelle, nous l'avons laissé atteindre près de 60 p. 100. La situation idéale serait que la dette représente environ 50 p. 100, les actions privilégiées, 20 p. 100, et les actions ordinaires, 30 p. 100. Je me permets de faire une prévision et de dire que nous tenterons de maintenir un tel bilan au cours des 10 prochaines années.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Je vous lirai dans une lettre du secrétaire légiste:

Monsieur:

A mon avis, ce projet de loi respecte la forme judiciaire.

Je me permets d'ajouter que quelques erreurs typographiques relevées dans les «Notes explicatives» n'exigeront aucune modification officielle de la part du Comité. On les corrigera avant que le projet de loi ne soit présenté à la Chambre des communes.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

E. Russell Hopkins

Cette lettre est datée du 22 octobre 1974.

Y-a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Smith: Je me demande si le représentant du ministère de la Consommation et des Corporations veut compléter ce qui a été dit au sujet du projet de loi. Le ministère a-t-il étudié le projet de loi et en est-il satisfait? Nous n'avons pas entendu de déclaration dans ce sens.

M. Viets: J'ai étudié le bill et j'ai constaté que la procédure suivie était correcte et qu'on ne pourrait intenter aucune poursuite en vertu de la loi sur les corporations canadiennes. Aux termes de cette loi, rien dans le projet de loi ne pourrait prêter à confusion.

Le président: Autrement dit, vous approuvez le projet de loi?

M. Viets: Oui, monsieur.

Le président: C'est tout ce que nous voulions savoir.

M. E. Russell Hopkins, Secrétaire légiste et conseiller parlementaire: Je devrais ajouter que M. Viets m'a adressé une lettre à ce sujet, et nous l'avons versée au dossier.

Le président: Y-a-t-il d'autres questions au sujet du projet de loi?

Voulez-vous étudier le bill article par article, ou présenterons-nous une motion en vue d'en faire rapport?

Le sénateur Bourget: Je propose que nous fassions rapport.

Le président: Nous avons une motion du sénateur Bourget, appuyé par le sénateur Langlois, en vue de faire rapport du projet de loi sans amendement.

La motion est adoptée, et le projet de loi est rapporté sans amendement.

Le Comité suspend ses travaux.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

PREMIÈRE SESSION DE LA 30e LÉGISLATURE
1974

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Fascicule n° 2

LE JEUDI 31 OCTOBRE 1974

Première séance sur le bill S-5, intitulé:

«Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs»

(Témoignages à la fin du procès-verbal)

PREMIÈRE SESSION DE LA 30e LÉGISLATURE

1974

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Fascicule nº 2

LE JEUDI 31 OCTOBRE 1974

Première séance sur le bill S-5, intitulé:

«Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs»

(Témoins: voir le procès-verbal)

28217—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig,

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget,

Les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	McElman
Burchill	Molgat
Davey	O'Leary
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
Langlois	Welch—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 23 octobre 1974:

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Giguère propose, appuyé par l'honorable sénateur Fergusson, que le Bill S-5, intitulé:

«Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Giguère propose, appuyé par l'honorable sénateur Fergusson, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Procès-verbal

Le 31 octobre 1974

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 45.

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Bourget, Denis, Flynn, Graham, Petten, Riley, Smith et Sparrow. (9).

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'nonorable sénateur Rowe.

Aussi présent: M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Le Comité entreprend l'étude du bill S-5, intitulé:

«Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des lois sur aéronefs.»

Les témoins suivants représentant le ministère des Transports sont entendus:

M. L. Shields, avocat du Contentieux.

M. P. S. Walker, Surintendant, Section des règlements et licences de l'aéronautique.

M. C. A. Cowie, inspecteur, Section des règlements et licences de l'aéronautique.

Le Comité entend également les témoins suivants représentant le Conseil fédéré des sociétés de prêts:

M. D. E. MacKenzie, vice-président, secrétaire et conseiller général, *Canadian Acceptance Corporation Ltd.*;

M. Elton Doyle, avocat du Contentieux, *Associates Acceptance Company Limited*;

M. Peter Jiles, vice-président et secrétaire, *United Dominion Corportations Canada Limited.*

Sur recommandation de l'honorable sénateur Fynn, le Comité décide que les procureurs généraux de toutes les provinces soient consultés en vue de connaître leurs points de vues sur le présent bill concernant la question de juridiction fédérale en matière de législation ayant trait aux aéronefs et du conflit possible avec la législation provinciale. De plus, les procureurs généraux seront priés d'approuver ou de rejeter le bill.

A 11h 45, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité

Denis Bouffard.

Le comité sénatorial permanent des Transports et des Communications

Ottawa, le jeudi 31 octobre 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill S-5, Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, se réunit aujourd'hui à 9h 45 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Je vois que nous avons le quorum. Le Comité va examiner le bill S-5. Parmi les témoins, du ministère des Transports, nous avons MM. L. Shields, avocat, Contentieux; P. S. Walker, surintendant, Section des règlements et licences et C. A. Cowie, Inspecteur, Aviation civile. Nous avons également des représentants des compagnies *Canadian Acceptance Corporation Ltd., United Dominion Corporations Canada Limited,* et *Associates Acceptance Company Limited.* Nous avons aussi un document en date du 31 octobre 1974. La première page porte le nom du Comité de la Chambre des communes. C'est une erreur d'impression. Il s'agit du Comité du Sénat. Nous allons maintenant entendre M. Shields. Le projet de loi a été présenté au Sénat, a franchi l'étape de la deuxième lecture et a été renvoyé au présent Comité le 23 octobre 1974. Monsieur Shields préférez-vous faire une déclaration ou répondre aux questions?

M. L. Shields, avocat, Contencieux, ministère des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, à la lecture des *Débats du Sénat,* j'ai cru comprendre que l'objet du projet de loi avait déjà été expliqué. Si un membre du Comité a des questions à poser, je préférerais y répondre. Je pourrais passer le projet de loi en revue, mais ce serait, semble-t-il, inutile étant donné les explications fournies, lors de sa présentation. Elles ont été, à mon avis, très complètes. J'essaierai de répondre aux questions de façon à satisfaire les sénateurs.

Le président: M. Shields répondra aux questions.

Le sénateur Riley: Je n'étais pas présent lorsque le projet de loi a été présenté et j'aimerais avoir un bref aperçu de son objet.

M. Shields: Le projet de loi a été présenté avant tout en vue de permettre au gouvernement canadien de signer la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef. Une convention internationale a été signée il y a quelques années. Le Canada n'en faisait pas partie, et au cours des années qui ont suivi la signature de cette convention, il n'a pas semblé nécessaire d'y penser sérieusement.

Cependant, ces dernières années, du moins, au cours des cinq dernières, il s'est révélé nécessaire de trouver de meilleurs moyens d'assurer les droits sur aéronefs, étant donné le coût considérable des aéronefs obtenus par les transporteurs canadiens et le fait que les compagnies canadiennes se mettaient à construire des aéronefs d'assez grande envergure.

Actuellement, si l'on a un droit sur un aéronef celui-ci n'appartient pas entièrement à l'acheteur et une autre personne s'en porte garant. Il n'est absolument pas possible de savoir exactement ce qui est inscrit à l'égard d'un aéronef sans passer par tous les bureaux d'immatriculation du Canada. Les sénateurs peuvent comprendre que c'est une tâche impossible. Vous ne pouvez vous rendre qu'à certains d'entre eux, car il serait impossible de les visiter tous.

Le but du présent projet de loi est de mettre sur pied un bureau central d'immatricualtion où seraient inscrites toutes les garanties concernant un aéronef. Le registre central des aéronefs établi par le projet de loi, est seulement un registre d'information. Il ne donnera que les éléments d'information concernant un aéronef. Il ne certifiera pas le titre exact, ni qui le possède, ni rien d'autre. Il ne fera qu'indiquer ce qui est inscrit au bureau à l'égard d'un aéronef.

Il se peut que d'autres droits à l'égard d'un aéronef ne soient pas inscrits dans le registre. Dans ce cas, seuls ceux qui sont inscrits dans le registre ont la priorité. Ils sont prioritaires à partir de la date d'inscription du registre.

Ils ont également la priorité sur les inscriptions dans les registres provinciaux pendant une certaine période. Le projet de loi n'oblige pas les personnes détenant un droit de le faire inscrire dans le registre central. Si elles ne les font pas, elles perdent la priorité à son égard; l'aéronef peut être ainsi vendu ou cédé sans que ces droits ne soient reconnus s'ils ne sont pas inscrits dans le registre central.

Bien qu'il ne stipule pas que ces droits doivent être inscrits ou le seront, à toute fin pratique, il incombe à la personne ayant un droit sur un aéronef de le faire inscrire dans ce registre.

Le sénateur Riley: L'inscription est-elle valide indéfinement?

M. Shields: Oui. Une fois que le droit est inscrit, l'inscription est valide pour cinq ans. Ensuite, elle est réputée avoir expiré si la personne ne demande pas qu'elle soit renouvelée. Elle peut l'être pendant une autre période de cinq ans, etc.

Le sénateur Riley: Y-a-t-il un délai de validité à l'égard de la première déposition?

M. Shields: Non.

Le sénateur Riley: Je suppose que cette déposition s'applique également aux parties constituantes ou aux pièces?

M. Shields: Oui, à l'aéronef et à ses parties constituantes, mais non aux pièces de rechange.

Le sénateur Riley: Aux nouveaux moteurs et autres pièces?

M. Shields: Deux ou quatre moteurs selon le nombre qu'a l'aéronef. Il S'agit, en fait de tout ce qui constitue l'aéronef et le fait voler, tout ce qui est nécessaire pour le faire voler, mais non aux pièces de rechange car une étude de l'utilisation de ces pièces a démontré aux États-Unis que celles-ci ne se trouvent pas toujours à bord du même avion et ne sont pas toujours utilisées dans le même but. Il est difficile de les retracé ou de faire appliquer la loi à leur égard. Pour l'instant donc, nous avons présenté cette mesure sans y inclure les pièces de rechange. Nous nous efforçons de mettre sur pied un système que préconisent, depuis un certain nombre d'années, ceux qui s'occupent des transports aériens.

Le sénateur Riley: Si j'achète un aéronef aux États-Unis et le ramène au Canada et l'utilise à partir d'une base au Canada, il y est donc stationné. Cette loi s'appliquerait-elle à mon aéronef?

M. Shields: Elle s'applique à tout aéronef immatriculé au Canada. Il doit être immatriculé au Canada. De plus vous faites inscrire votre droit dans le pays où l'aéronef est immatriculé. Le Royaume-Uni a une loi quelque peu semblable. Donc, si une personne fait inscrire des droits à l'égard de cet aéronef au Royaume-Uni, conformément à la loi de ce pays, nous reconnaissons alors ses droits en signant cette convention. De même, si nous signons la convention, d'autres pays reconnaîtront les droits inscrits au Canada.

Le sénateur Riley: Combien de pays l'ont signée?

M. Shields: Environ 30, je crois. Le Royaume-Uni a récemment adopté une convention semblable. Il s'agit de 39 pays.

M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire: Leur loi est-elle comparable à celle-ci?

M. Shields: Oui. La loi de tous les pays signataires doit être semblable à celle-ci; autrement, ils ne se conforment pas à la Convention. Celle-ci impose des restrictions quant à la loi qu'il nous est possible d'adopter.

Le sénateur Bourget: Avez-vous soumis ce problème aux provinces?

M. Shields: Officiellement, non; mais nous en avons discuté avec les représentants provinciaux de l'Association du Barreau canadien, et ils préconisent cette formule depuis longtemps. Ils appuient nos efforts dans ce sens.

Le sénateur Bourget: Mais vous n'avez jamais soumis ce problème aux provinces?

M. Shields: Non, pas de façon officielle. Nous prenons pour acquis que la plupart des provinces la considèrent comme appropriée; mais aucun entretien officiel n'a eu lieu.

Le sénateur Riley: Cette question ne relève pas de la compétence de chacune des provinces?

M. Shields: Le ministère de la Justice a étudié cette question de compétence. Il est d'avis que l'adoption de cette loi relève de la compétence du Parlement canadien. Cette décision s'appuie sur une affaire réglée par la Cour suprême du Canada—l'affaire Johannsen, qui stipulait que toutes les questions relatives à l'aéronautique relevaient de l'autorité du gouvernement fédéral.

Le comité remarquera que le présent projet de loi contient des dispositions relatives à l'utilisation d'un aéronef pour le service aérien commercial. Celles-ci ont pour but premier de confirmer notre compétence et elles stipulent que le droit d'intervenir dans le domaine du service aérien commercial est limité, en vertu du présent projet de loi, à une personne détenant un droit sur un aéronef.

Le sénateur Riley: Le sénateur Flynn a mis en doute mes propos sur la question de compétence, et je m'incline étant donné sa vaste expérience, son âge et ses connaissances. Il est un bon avocat . . .

Le sénateur Flynn: Venez-en au fait.

Le sénateur Riley: Je peux discerner immédiatement ce qu'il avait en tête. Si je possédais un aéronef et que j'assurais le service aérien entre disons Ottawa et Cornwall, on pourrait difficilement dire que mon entreprise est interprovinciale.

M. Shields: Le fait que l'aéronef n'effectue que des vols entre Ottawa et Cornwall n'a rien à voir avec la compétence du gouvernement fédéral dans le domaine des aéronefs.

Le sénateur Riley: À quelle loi faites-vous allusion?

M. Shields: À la Loi sur l'aéronautique.

Le sénateur Flynn: J'aimerais aborder la question que le sénateur Riley a soulevée. Actuellement, des lois provinciales sont applicables aux biens meubles y compris les aéronefs. Il existe au Québec un droit de garantie commerciale. Si j'achète un aéronef au Québec et que je le finance, le bailleur de fonds inscrit un droit de garantie commerciale sur cet aéronef conformément aux lois du Québec. Vous affirmez que conformément à l'article 9 et autres articles de ce projet de loi, le bailleur de fonds ne peut pas faire valoir son droit sur l'aéronef?

M. Shields: Quand cette loi sera en vigueur et si l'aéronef n'est immatriculé qu'au Québec, oui.

Le sénateur Flynn: Je ne pourrais pas?

M. Shields: Non, à moins qu'il ne soit immatriculé conformément à cette Loi.

Le sénateur Flynn: Comment pouvez-vous concilier ce fait avec la déclaration selon laquelle ce nouveau système reste facultatif?

M. Shields: C'est ce que j'ai précisé. Il reste facultatif. Vous n'êtes pas obligé d'en profiter. Mais si vous ne vous en prévalez pas, vous pourriez perdre votre droit de garantie. Celui-ci sera peut-être annulé. Il ne sera plus prioritaire par rapport aux autres droits inscrits conformément à cette loi.

Le sénateur Flynn: Une décision de la Cour selon laquelle les lois provinciales relatives aux aéronefs sont invalides s'imposera.

M. Shields: Je conviens qu'afin de régler cette question particulière une fois pour toutes, une Cour devra rendre une décision. Ce point précis a été examiné par les hauts fonctionnaires du ministère de la Justice lors de l'élaboration de cette loi, et ces derniers sont d'avis que le gouvernement fédéral a le pouvoir de l'adopter. Il ne faut pas en conclure, bien entendu, que le gouvernement a effectivement ce pouvoir. Une Cour pourrait bien décider si, effecti-

vement, le gouvernement a le pouvoir d'adopter et de mettre en vigueur la présente loi.

Le sénateur Flynn: Que l'opinion des hauts fonctionnaires du Ministère soit juste ou non, le doute subsistera tant qu'une Cour ne prendra pas de décision finale selon laquelle les lois provinciales sont déclarées invalides en ce qui concerne les aéronefs. Les lois des provinces figurent toujours dans les statuts; elles s'appliquent toujours aux aéronefs en principe. Que va-t-il se produire jusqu'à ce qu'une telle décision soit finalement rendue?

M. Shields: Ce mon avis, sénateur Flynn, la Loi sera toujours appliquée et peut-être, à un moment donné, un organisme provincial saisira la Cour de cette question. Dans l'intervalle, les lois provinciales prévaudront.

Le sénateur Flynn: Les lois provinciales seront donc appliquées à cet égard.

M. Shields: Comme vous le savez sans aucun doute, si un domaine relève de la compétence du gouvernement fédéral, toutes les questions connexes, même si elles empiètent sur un domaine de compétence provinciale, sont reputées relever du fédéral.

Le sénateur Flynn: Je suis au courant des pouvoirs auxiliaires, mais cette loi reconnaît simplement tous les droits sur un aéronef, de simples droits civils et immobiliers. Il ne s'agit pas de l'utilisation d'un aéronef ni de son immatriculation aux fins d'utilisation, il n'est pas non plus question de transports interprovinciaux. La présente loi ne porte que sur les droits de propriété d'un aéronef.

M. Shields: Pas exactement, sénateur.

Le sénateur Flynn: Sans le moindre doute.

M. Shields: L'un des points saillants de cette loi est qu'elle porte sur une convention internationale.

Le sénateur Flynn: Mais la convention internationale ne porte que sur les droits de propriété. De plus, et comme vous le savez bien, monsieur Shields, le gouvernement a refusé de signer des accords mettant clairement en cause des droits provinciaux.

M. Shields: Il s'agit d'une convention internationale.

Le sénateur Flynn: Peu importe qu'il s'agisse d'une convention internationale ou nationale.

M. Shields: Seul le gouvernement fédéral a le pouvoir de légiferer quant aux conventions internationales.

Le sénateur Flynn: Sans vouloir vous offenser, je ne suis pas de cet avis.

M. Hopkins: Moi non plus.

Le sénateur Flynn: Je ne m'oppose aucunement au projet de loi en lui-même. Je suis d'avis que tous les intéressés seraient bien servis par cette Loi, comme en fait état le rapport rédigé par le Conseil fédéré des sociétés de prêts. Cependant, celles-ci veulent savoir à quoi elles s'engagent en ce qui concerne leurs droits. Aussi longtemps que les provinces ne consentiront pas à remettre toute cette question dans les mains du gouvernement fédéral des conflits de loi surgiront entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.

Je n'arrive pas à comprendre pourquoi le Ministère devrait adopter cette Loi sans d'abord obtenir des provinces qu'elles consentent de modifier leurs lois, ou de prendre les mesures permettant d'éliminer tous les conflits susceptibles de surgir. Dans les circonstances actuelles, le projet de loi ne fait que semer la confusion.

M. Shields: On vient tout juste de me remettre le rapport rédigé par le Conseil fédéré des sociétés de prêts.

Le sénateur Flynn: Le rapport traite de ce problème.

M. Shields: Il ne m'a pas été encore donné de lire ce rapport, mais je crois en connaître la teneur. Certaines banques et sociétés de prêts ont la coutume d'établir des frais flottants.

Le sénateur Flynn: Il ne s'agit pas d'une coutume, mais de la situation juridique actuelle.

M. Shields: Oui, Ils établissent des frais flottants sur tous les actifs en cause. Si cette loi entre en vigueur, elle ne sera valide qu'en ce qui concerne les aéronefs et il faudrait préciser de quels aéronefs il s'agit. Autrement dit, il faudra désigner de façon précise l'aéronef en question. C'est pourquoi on a l'impression que cela entraînera des problèmes.

Senateur Riley: Peut-être que les représentants du Conseil fédéré des sociétés de prêts pourraient traiter de cette question.

Le sénateur Flynn: Dans la province de Québec, on peut enregistrer une créance sur l'aéronef en cause. Lorsque l'on parle de frais flottants, c'est une autre histoire. On peut les comparer à une obligation garantie par des frais flottants sur plusieurs valeurs. On peut également jouir d'un droit de rétention précis, sur un aéronef donné, en vertu d'une loi des provinces qui suivront le droit coutumier, et en vertu de la loi sur les garanties commerciales de la province de Québec.

M. Shields: Ces lois provinciales ne concernent pas uniquement les aéronefs mais également les biens meubles et, principalement, les véhicules automobiles.

Le sénateur Flynn: Non, elles ne concernent pas principalement les véhicules automobiles.

M. Shields: A moins qu'elles ne fassent pas directement allusion aux aéronefs. Autrement, ces derniers seraient compris dans la même loi.

Le sénateur Flynn: Pas en particulier. Je ne peux concevoir qu'un tribunal provincial, se fondant uniquement sur cette loi, ordonne la saisie d'un aéronef afin de mettre à exécution un droit de rétention inscrit en vertu des lois provinciales, à moins que le gouvernement fédéral n'intervienne et ne déclare les lois provinciales à cet égard inconstitutionnelles. Sans cette intervention, quiconque désire prendre des mesures en vertu des lois provinciales, sauf votre respect, pourra le faire, et il n'y a aucun tribunal provincial qui s'opposera à une telle application.

Le sénateur Bourget: M. le Président, comme je ne suis pas avocat, j'aimerais savoir si ce registre existe purement à titre de système de renseignements?

Le sénateur Flynn: S'il ne s'agissait que d'un système de renseignements, M. Shields ne pourrait dire que quiconque désirent faire exécuter un droit sur un aéronef doit en faire la demande conformément à cette loi.

M. Shields: Il s'agit d'un système de renseignements en ce sens que le titre de propriété d'un aéronef ne sera pas certifié. Il ne fera état que des créances sur l'aéronef, et ce qui est inscrit dans ce registre à propos d'un aéronef constituera le seul droit de rétention valide, ainsi que les frais dus pour celui-ci, à supposer que cette loi soit adoptée.

Le sénateur Riley: Cette loi supplantera-t-elle les lois provinciales sur les privilèges des fournisseurs pour la question de main-d'œuvre et le reste?

M. Shields: Oui.

Le sénateur Riley: Ce serait ennuyeux.

M. Shields: Il en est question à l'alinéa *c*) de l'article 6;

> *c*) a fourni, dans les circonstances prescrites, de l'équipement ou des services relativement à l'aéronef.

Le sénateur Riley: Cela semble indiquer que cette loi, si elle est adoptée, supplantera les lois provinciales concernant les privilèges des fournisseurs.

Le sénateur Bourget: Bien que je ne sois pas avocat, j'ai également cette impression.

M. Shields: Comme le sénateur Flynn l'a souligné, il pourrait y avoir un conflit entre les gouvernements fédéral et provinciaux mais, suivant les recherches effectuées par les hauts fonctionnaires du ministère et comme l'aéronautique relève de la juridiction du fédéral, tout ce qui en découle en ressortit également; surtout qu'il est question d'un traité international dans le cas qui nous occupe. Pour ces raisons, le gouvernement fédéral est d'avis que la présentation de cette loi est justifiée. Toutefois, comme le sénateur Flynn l'a fait remarqué, sucune décision finale n'a encore été prise à cet égard.

Le sénateur Flynn: Puisqu'aucune décision n'a été prise, un état d'indécision règne actuellement.

M. Shields: Je pourrais ajouter que les avocats qui travaillent dans le domaine de l'aviation ainsi que les personnes qui travaillent pour l'Association du Barreau canadien sont d'avis qu'il s'agit d'un secteur de juridiction fédérale.

Le sénateur Flynn: J'en doute.

M. Shields: Puisque les avocats, non fonctionnaires, qui travaillent dans le domaine de l'aviation ainsi que la Direction juridique du ministère de la Justice sont d'avis que le gouvernement fédéral a juridiction dans ce domaine, celui-ci a maintes raisons de souhaiter l'adoption de ce bill et, si l'on peut dire, de courir le risque.

Le sénateur Flynn: Je voudrais vous faire remarquer que les personnes concernées veulent que cette loi soit la seule qui s'applique aux aéronefs. Je crois que tous en conviennent. Cela simplifierait certes les problèmes qui existent à l'heure actuelle. Toutefois, cela ne signifie pas nécessairement que tous les problèmes seront réglés. Il y en a beaucoup d'autres en cause.

Je suis d'avis, monsieur le Président, que le Comité devrait écrire à tous les procureurs généraux provinciaux afin de connaître leur opinion sur cette loi. Je crois qu'il est de notre devoir d'agir ainsi, non seulement pour permettre aux provinces d'exprimer leur point de vue à ce sujet, mais également pour protéger le grand public. Autrement, nous créerons un état de confusion extrême quant à l'application des lois provinciales et de la loi fédérale dans ce domaine, ce qui serait fort déplorable.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, je suis d'accord avec la proposition du sénateur Flynn. Le légiste semble également du même avis.

M. Hopkins: Je ne voudrais pas être cité à faux. J'ai dit que nous ne pouvons étendre la portée de la juridiction fédérale par le simple fait de signer un traité international.

Le sénateur Bourget: En effet. De toute façon, j'estime que la propostion du sénateur Flynn est raisonnable et qu'elle mérite d'être étudiée.

M. Shields: Si le Comité écrit aux autorités provinciales afin de connaître leur opinion, qu'est-ce que cela lui donnera? Il n'obtiendra que des opinions, et devra ensuite les étudier les unes par rapport aux autres.

Le sénateur Flynn: Êtes-vous certains que les opinions émises par les procureurs généraux provinciaux seront contraires à celles du ministère? Si les diverses autorités provinciales se déclarent en faveur de cette loi et conviennent de modifier leurs lois provinciales respectives à cet égard afin qu'il n'y ait aucun conflit, je serais personnellement rassuré devant l'adoption de ce bill.

M. Shields: Je veux dire par là que vous n'obtiendrez ainsi que l'opinion de quelques personnes.

Le sénateur Flynn: Oui, tout comme nous avons été mis au courant de l'opinion du ministère de la Justice.

Le sénateur Riley: Si les députés nous font part de leur opinion, nous connaîtrons ainsi l'opinion du public.

M. Shields: Mais le Comité n'obtiendra rien de plus défini qu'il n'a déjà obtenu jusqu'à ce qu'une décision finale soit prise par un tribunal, nonobstant les opinions exprimées par les autorités provinciales.

Le sénateur Flynn: Je ne vois pas pourquoi vous dites cela. Si les autorités provinciales partagent l'opinion des ministères, il n'y a aucun problème.

M. Shields: Je ne vois pas pourquoi vous persistez dans cette voie.

Le sénateur Flynn: Si toutes les parties en cause conviennent que ce domaine relève en entier du gouvernement fédéral, je serai certes rassuré.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je suis enclin à partager l'opinion du sénateur Flynn. Certains pays signataires de cette convention n'ont pas le même problème.

M. Hopkins: Un État unitaire n'aurait pas de difficulté à cet égard.

Le sénateur Riley: Si, par exemple, je possède un droit sur un aéronef, combien de temps faudra-t-il pour régler l'affaire? Même les juristes ne se retrouvent pas tellement parmi les modifications de ce genre de procédure juridique. Je peux placer un droit de rétention sur un aéronef et dire à mon client qu'il m'en faut un pour ces services, pour ensuite découvrir que celui-ci doit être enregistré par un tribunal fédéral. Je crois qu'il serait bon par simple courtoisie d'en discuter avec les provinces; si elles ne sont pas d'accord avec le concept fédéral de cette loi, que le tout soit jugé par les tribunaux, en fonction de la compétence.

Le sénateur Flynn: Pour faire suite à vos remarques, j'aimerais ajouter qu'actuellement sans ce projet de loi quoi, il n'y a pas de problème. La situation n'est peut-être pas aussi satisfaisante que nous le souhaiterions, mais il est possible d'enregistrer un droit de rétention sur un aéronef en vertu des lois provinciales pertinentes et il n'y a aucun problème de conflit ni de juridiction. C'est ainsi que nous procédons depuis 25 ans, depuis la signature de la convention internationale, mais il n'y a actuellement ni confusion ni problème. Si ce bill est adopté sans qu'il soit prouvé justifié et souhaitable, il se peut que nous aggravions la situation.

Le sénateur Riley: J'aimerais ajouter que le principe du registre central est bon.

Le sénateur Bourget: Je suis entièrement d'accord.

Le sénateur Flynn: Oui.

M. Shields: Vous dites qu'il n'y a actuellement pas de problème?

Le sénateur Flynn: Il existe bien certains problèmes, mais ils ne sont pas comparables à ceux que nous aurions si ce bill était adopté sans que nous soyons assurés qu'il fait partie des attributions du fédéral.

M. Shields: A l'heure actuelle, une personne qui a un droit de garantie sur un aéronef ne sait pas si son droit a une quelconque valeur.

Le sénateur Flynn: Il peut le savoir, car comme il n'y a pas de loi fédérale dans le domaine, il n'y a aucun doute que les lois provinciales actuelles s'appliquent.

Le sénateur Riley: Je ne suis pas entièrement d'accord avec cela, monsieur le président. Je pourrais en effet immatriculer à Terre-Neuve un appareil dont la base se trouve en Ontario et qui appartient à une compagnie de Terre-Neuve. Il serait alors très difficile pour les personnes qui jugeraient nécessaire de faire valoir un droit de rétention sur cet appareil, de découvrir où il a été immatriculé.

Le sénateur Flynn: Tout dépend; dans certains cas des problèmes peuvent surgir, mais cette loi ne les résoudra pas tous.

M. Shields: Dans le cas d'un aéronef qui se déplace d'une province à l'autre, il faudrait effectuer des recherches dans les bureaux d'enregistrement de tous les comtés et districts de chaque province où l'aéronef s'est posé; comme cela est impossible, on ne peut découvrir le lieu d'immatriculation de l'aéronef.

Le sénateur Flynn: En ce qui concerne la créance principale sur un aéronef, c'est-à dire habituellement le prix d'achat, le prêteur enregistre son droit de rétention conformément à la loi provinciale pertinente. Certaines conditions y sont stipulées. Il est évidemment impossible d'interdire que l'aéronef soit utilisé à l'extérieur de la province, mais le prêteur n'a qu'à prendre les précautions habituelles. Il est également impossible d'interdire que l'aéronef passe la frontière canadienne, et il s'agit là d'un problème que cette loi ne résoudra pas.

M. Shields: Mais oui, ce sera certainement résolu.

Le sénateur Flynn: Si l'avion va dans un pays qui est partie au traité, mais par ailleurs.

M. Shields: Toutes les grandes nations commerciales vont signer le traité.

Le sénateur Flynn: Seulement celles-là, mais il y aura beaucoup de confusion.

Le sénateur Riley: Il faudrait qu'une hypothèque mobilière soit enregistrée comme un droit de rétention dans tous les comtés de chaque province.

Le sénateur Flynn: Pas au Québec. Je crois qu'il faudrait que l'enregistrement se fasse à l'endroit où l'acheteur exploite une entreprise ou à l'endroit où il a élu domicile. Cela serait suffisant. Bien sûr, si vous parlez de fraude, c'est différent.

Le président: Je désapprouve cette question constitutionnelle mais comme elle a été soulevée, nous en prendrons note et aviserons les procureurs généraux provinciaux de cette proposition contenue dans le bill afin de leur demander leur accord ou leurs objections. Est-ce convenu?

Les honorables sénateurs: D'accord.

Le président: Compte tenu de cela, et vu que M. Shields a dû répondre à un feu roulant de questions, nous allons maintenant nous adresser à M. P. S. Walker, surintendant de la Section des règlements et licences. M. Walker, avez-vous une déclaration à faire ou êtes-vous prêt à répondre aux questions?

M. P. S. Walker, surintendant, Section des règlements et licences, ministère des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, le seul commentaire que j'ai à faire est que ma présence ici est justifiée par mes connaissances techniques et ma compétence administrative et non par ma connaissance du domaine juridique.

Le président: On ne soulèvera plus de questions constitutionnelles.

Le sénateur Flynn: Vous allez plutôt parler en fonction des dispositions de la Loi sur l'aéronautique qui traite de la réglementation de la mise en service des aéronefs?

M. Walker: En effet ainsi que de la mise en application de cette loi du point de vue administratif.

Le président: M. C. A. Cowie, inspecteur de l'aviation civile est parmi nous. Avez-vous une déclaration à faire?

M. C. A. Cowie, inspecteur, aviation civile, ministère des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, je n'aurais qu'une seule chose à dire: présentement, si vous vous rendez à l'aéroport d'Uplands afin d'y acheter un aéronef, le système actuel ne vous permet en aucune façon de savoir si un droit de rétention s'exerce sur cet aéronef.

Le sénateur Flynn: Certainement pas à Uplands.

M. Cowie: Vous pourriez par exemple acheter un aéronef d'une personne qui vient de Vancouver et le revendre à une autre d'Ottawa qui, à son tour, le revendrait à une tierce personne, et il n'y aurait aucun moyen de connaître l'endroit au Canada où un droit de rétention a été enregistré. Le but principal de cette loi est de centraliser toutes ces données afin qu'un acheteur éventuel puisse connaître d'emblée tous les droits déjà enregistrés sur cet aéronef.

Le sénateur Flynn: Je suis d'accord, mais ce n'est pas le seul cas où une personne ne peut obtenir de renseignements concernant un article qu'elle veut acheter. Vous parlez des aéronefs, mais la même chose s'applique dans bien d'autres domaines. Ce n'est pas un problème nouveau.

M. Cowie: Non, mais étant donné la vitesse à laquelle se déplacent les aéronefs, cela devient notre préoccupation principale.

Le sénateur Riley: Je crois qu'il y a une pratique de plus en plus populaire, ici et dans d'autres pays, qui consiste à acheter des aéronefs faisant partie de stocks liquidés par un pays étranger, et à les mener au pays pour les remettre en état.

M. Cowie: C'est juste.

Le sénateur Riley: Et si un aéronef américain, par exemple un hélicoptère, était amené ici, ce principe d'un registre central s'appliquerait, permettant aux personnes qui effectuent les travaux de réparation sur l'aéronef de faire valoir un droit de rétention à l'endroit où sont effectuées les réparations.

M. Cowie: En vertu de la loi, toute personne qui a un droit de réclamation sur un aéronef peut l'enregistrer. En vertu du système proposé, cela doit se faire au registre central.

Le sénateur Flynn: Si l'aéronef est immatriculé.

M. Cowie: Oui.

Le sénateur Flynn: Mais qu'est-ce qui se produit si l'appareil n'est pas immatriculé?

Le sénateur Riley: Qu'est-ce qui se produit si un aéronef faisant partie de stocks liquidés par les États-Unis est transporté au Canada? Doit-il être immatriculé avant d'être remis à neuf?

M. Cowie: Non; l'immatriculation ne s'impose que si l'appareil doit voler. Si un aéronef survole le Canada il doit également être enregistré.

Le Sénateur Flynn: Non pas en vertu de cette loi, mais en vertu de la Loi sur l'aronautique.

M. Cowie: C'est exact.

Le président: Cela signifie qu'un aéronef étranger qui est amené ici doit être immatriculé au Canada si l'on entend l'utiliser dans notre pays?

Le sénateur Flynn: Oui.

Le sénateur Riley: Après avoir été remis en état, ou après avoir été reconstruit?

M. Cowie: Il faut qu'il soit immatriculé quelque part. S'il l'est aux États-Unis et qu'il y a un droit de rétention sur lui, il sera immatriculé à Oklahoma City.

Le sénateur Riley: Les aéronefs militaires doivent-ils, comme les aéronefs civils, être immatriculés?

M. Cowie: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions avant qu'elles ne donnent dans la constitutionnalité?

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je désapprouve votre attitude. A titre de membres de ce Comité, nous avons le droit de poser des questions et la constitutionnalité est un aspect important en ce qui concerne le Sénat.

Le président: Nous en avons déjà discuté, sénateur Riley, mais je suis prêt à siéger ici aussi longtemps que vous le voudrez. Personne d'autre n'a besoin de cette pièce aujourd'hui.

Le sénateur Riley: J'en suis heureux, mais je crois que nous ne devrions pas passer aussi rapidement d'un témoin à l'autre. Il faut du temps pour étudier certaines de ces questions et nous aimerions avoir certains renseignements. Du moins, moi j'aimerais cela. Je suis nouveau ici et j'aimerais que l'on réponde à certaines de mes questions avant que je fasse mon choix. C'est tout.

Vous dites qu'un aéronef américain qui a été déclaré aux États-Unis «excédentaire» et qui est transporté au Canada par un transporteur public ne doit être immatriculé au Canada que lorsqu'il est prêt à voler. Cela s'applique-t-il aux vols d'essai?

M. Cowie: Non. Un aéronef qui est prêt à voler doit être immatriculé quelque part.

Le sénateur Riley: C'est juste.

M. Cowie: S'il s'agit d'un appareil excédentaire américain acheté par un citoyen américain qui souhaite l'amener au Canada pour y faire effectuer certains travaux, l'aéronef doit être immatriculé quelque part.

Le sénateur Riley: C'est juste.

M. Cowie: S'il s'agit d'un aéronef excédentaire américain acheté par un citoyen canadien qui souhaite l'utiliser au Canada, il doit être immatriculé au Canada avant d'arriver.

Le sénateur Riley: Doit-on l'enregistrer même s'il n'arrive pas au Canada par la voie des airs?

M. Cowie: Non. Si l'aéronef est transporté en camion, il n'est pas nécessaire de l'immatriculer. Mais il faut le faire avant de le piloter.

Le sénateur Riley: D'accord.

M. Cowie: S'il s'agit par exemple d'un hélicoptère de l'armée des États-Unis qui a été acheté par un citoyen d'Ottawa, ce dernier peut le rapporter des États-Unis dans un camion. Il pourrait s'agir simplement d'un hélicoptère de l'armée, de pièces de rechange, ou d'un rebut quelconque. Quand ces pièces sont remises en état, et si on envisage de faire voler l'appareil celui-ci doit d'abord être immatriculé.

Le sénateur Riley: Même s'il s'agit d'un vol d'essai?

M. Cowie: Oui, on doit le faire immatriculer. S'il doit effectuer des vols au Canada, l'aéronef doit être immatriculé au Canada. Si, après sa reconstruction, il doit être retourné aux États-Unis, son immatriculation pourra être faite aux États-Unis.

Le sénateur Riley: Ainsi, il incomberait à l'acheteur canadien de cet aéronef d'armée de rechercher le registre central, peu importe le nom qu'on lui donne aux États-Unis, avant de ramener l'éronef en ce pays.

M. Cowie: C'est exact. Telle est notre opinion.

Le sénateur Riley: Même si l'Aviation américaine l'a considéré comme hors d'usage?

M. Cowie: Oui, cela fait partie de l'entente de la présente convention: un aéronef civil ne peut être radié du registre d'un pays afin d'être exporté vers un autre pays, à moins qu'on ait payé tous les droits ou à moins que la personne réputée avoir un droit sur l'aéronef ait consenti à son exportation.

Le sénateur Riley: C'est exact.

M. Cowie: Si en vertu d'un système central, un aéronef fait l'objet d'un droit au Canada et qu'une personne envisage de le vendre à l'étranger, il ne peut être radié du registre du Canada avant que les autorités du registre central ne soient informées d'une telle entente. Cependant, cet aéronef ne peut être immatriculé de nouveau et expédié vers ce pays étranger avant d'avoir avisé ce pays de l'annulation de l'immatriculation au Canada. Cet aéronef serait

donc immobilisé au sol et toutes les parties en cause seraient perdantes.

Le sénateur Flynn: Avec tout le respect que je vous dois, je crois que vous êtes en train de semer la confusion, peut-être sans le vouloir. L'immatriculation dont vous parlez et qui, d'après vous, s'applique aux droits sur un aéronef, est inexistante, à l'heure actuelle, au Canada.

M. Cowie: C'est exact.

Le sénateur Flynn: En réalité, vous faites allusion au règlement sur l'exportation d'un aéronef, qui constitue un cas à part, et n'a rien à voir avec l'inscription des droits sur un aéronef. Ce règlement a pour seul but d'interdire l'exportation d'un aéronef non immatriculé. C'est pourquoi vous avez dit qu'il était possible d'acheter un aéronef aux États-Unis et de l'expédier au pays, sans être tenu de le faire immatriculer. Cependant, au moment où l'on envisage de faire voler l'appareil, l'immatriculation s'impose; Toutefois, le présent projet de loi ne comporte aucune disposition à cet égard.

M. Cowie: C'est exact. La loi sur l'aéronautique comporte des dispositions à cet égard.

Le sénateur Flynn: Mais elle ne comporte pas de dispositions quant aux droits sur un aéronef.

M. Cowie: Non, mais le présent projet de loi et la loi sur l'aéronautique, quoique distincts se rejoindront.

Le sénateur Flynn: C'est possible, au besoin; mais il ne sont pas fondamentalement apparentés. L'un porte sur la sécurité et l'autre, sur les droits immobiliers et civils.

Le sénateur Riley: Le présent projet de loi comporte-t-il une disposition selon laquelle la loi sur l'Aéronautique le complète, et vice versa?

Le sénateur Flynn: Non.

Le sénateur Riley: Ma prochaine question s'adresse, je crois, à M. Shields. Qu'en est-il des dispositions sur la taxe de vente, le pouvoir de percevoir la taxe provinciale? Ont-elles des répercussions dans ce domaine?

M. Cowie: IL m'est impossible de répondre à cette question.

Le sénateur Flynn: J'en doute fort. La taxe de vente provinciale s'applique à l'acheteur. Si une personne achète un objet transportable et le transporte dans une province donnée, cette personne est assujettie à une taxe. L'acheteur doit payer une taxe; la compétence appropriée est déterminée en fonction du domicile de l'acheteur.

Le sénateur Riley: La province n'a-t-elle pas le droit d'empêcher le transfert d'un bien, si la taxe de vente n'est pas payée?

Le sénateur Flynn: Pas en ce qui concerne la taxe de vente au Québec. Vous ne disposez que d'un seul recours: pousuivre l'acheteur parce que c'est à lui qu'il incombe de payer cette taxe. Je fais allusion à la loi du Québec, non aux autres. Cependant, je crois savoir qu'elles sont à peu près les mêmes dans tout le Canada.

Le sénateur Riley: Si une personne achète un aéronef ou une automobile, conformément à la loi sur le transport par véhicule à moteur et qu'il lui est impossible de présenter un reçu à l'appui du paiement de la taxe de vente; elle est donc assujettie à la taxe, n'est-ce pas?

Le sénateur Flynn: J'ai connu un cas semblable. Si vous achetez une auto, disons que vous revenez des États Unis avec une auto, normalement, vous devez payer la taxe de vente. On pourrait vous dire: «Si vous ne payez pas la taxe de vente, nous n'immatriculerons pas votre auto.» Mais ce serait un abus de pouvoir car il s'agit vraiment de deux choses distinctes. J'ai connu un cas de ce genre. J'ai forcé l'agent d'immatriculation à immatriculer mon auto. Je lui ai dit: «Si vous voulez me poursuivre quant à la taxe de vente, allez-y.» Ces deux choses sont distinctes; il s'agit de deux problèmes différents.

M. Hopkins: Dans certaines provinces, la loi pourrait stipuler qu'il y a un droit sur l'auto.

Le sénateur Flynn: J'ignore si elle pourrait aller jusque là.

M. Hopkins: Je présume que lorsque nous connaîtrons l'opinion des provinces, il pourrait en être question.

Le sénateur Riley: La loi sur le transport par véhicule à moteur n'est donc aucunement uniforme?

Le sénateur Flynn: Non.

M. Hopkins: En tous cas, le projet de loi dont nous sommes saisi n'a rien à voir avec la taxe.

Le sénateur Riley: A moins que le bien ne fasse l'objet d'un droit.

M. Hopkins: Oui.

Le président: Notre prochain témoin est de la *Canadian Acceptance Corporation Ltd.* Il s'agit de M. D. E. MacKenzie, vice-président, secrétaire et avocat-conseil général.

M. D. E. MacKenzie, vice-président, secrétaire et avocat-conseil général, Canadian Acceptance Corporation Ltd.: Monsieur le président, honorables sénateurs, à ma droite se trouve M. Elton Doyle, avocat-conseil de l'*Associated Acceptance Company Limited* et Peter Jiles, vice-président et avocat-conseil général de la *United Dominion Corporations Canada Limited.*

Avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais m'excuser pour la mauvaise présentation de notre mémoire et du fait qu'il n'a pas été traduit.

Le président: Nous acceptons vos excuses.

M. MacKenzie: Je voudrais apporter deux modifications au rapport qui vous est présenté. A la page 3, ligne 5, on fait allusion à l'article 6(4); il s'agit plutôt de l'article 5(4). A la page 9, au paragraphe central, il faudrait retrancher toutes les phrases à partir du mot «Further» (sixième ligne) jusqu'à la fin du paragraphe. On a apporté une modification.

M. Hopkins: Ces corrections devraient constituer des amendements au projet de loi, n'est-ce pas?

M. MacKenzie: Il s'agit de notre mémoire, monsieur. Il faudrait retrancher tout le texte à partir du dernier mot de la sixième ligne, jusqu'à la fin du paragraphe.

J'appréhende presque l'idée de vous soumettre la question qui me tient à cœur: elle porte réellement sur la constitutionnalité, mais non essentiellement. Il s'agit de déterminer dans quelle mesure elle touche l'homme d'affaires.

Premièrement, nous ne nous sommes pas des spécialistes en matière d'aéronefs; toutefois, un prêteur disposant de

garanties suffisantes acquiert un droit garanti sur un aéronef, qu'il s'agisse du plus petit Piper Club ou d'un grand appareil de type commercial. Nos transactions ne portent pas essentiellement sur les aéronefs. Nous ne nous occupons pas uniquement d'aéronefs, mais de systèmes d'immatriculation. Comment pouvons-nous nous protéger en ce qui concerne les droits sur les biens personnels ou tout autre bien? Conséquemment, nous connaissons les problèmes que posent les systèmes d'immatriculation. Évidemment, nous nous réjouirions de posséder un système central pour les aéronefs.

En vertu des dispositions actuelles du projet de loi, non seulement nous faudra-t-il nous inscrire au registre pour assurer nos droits, mais encore, devrons-nous nous procéder ainsi afin de nous conformer à toutes les dispositions provinciales, parce que cette question n'est nullement explicite. Dans les efforts que nous déployons afin de sauvegarder nos droits dans le cadre d'un système provincial, nous rencontrons des difficultés; mais, neuf fois sur dix, il n'est pas bien difficile de décider où doit s'effectuer l'immatriculation en vue de sauvegarder nos droits. Toutefois en vertu du présent projet de loi, nous serons tenus de nous inscrire à un registre aux termes de la loi fédérale.

Nous en arrivons ensuite à la question très épineuse de l'évaluation des priorités; il y a d'une part la loi fédérale qui vise à imposer des priorités, et, d'autre part, la loi provinciale qui tend vers le même objectif. En tant que d'hommes d'affaires, nous n'avons pas besoin de nous embarrasser de tels problèmes. Il nous plairait qu'un registre central soit établi, et nous pensons que c'est réalisable.

Au lieu de demander aux provinces d'exprimer leur opinion sur le sujet, le gouvernement fédéral ne pourrait-il pas demander aux gouvernements provinciaux de retrancher des lois sur les droits garantis les dispositions relatives aux aéronefs, afin qu'elles ne s'appliquent plus aux aéronefs? Toute cette question relèvera alors d'une loi fédérale. Une telle mesure constituerait une méthode commerciale pratique. Voici une réalisation qui nous plairait. Nous vanterions alors les mérites de cette loi autant que nous le pourrions.

J'ai déjà eu affaire avec la province de l'Ontario. J'ai participé à la rédaction de la *Personnel Properties Security Act*, qui entrera en vigueur sous peu en Ontario. Je me suis entretenu avec certains fonctionnaires du ministère. Ceci est strictement officieux. Je les connais bien. Je leur ai dit: «Que penseriez-vous, en tant que préposé aux registres travaillant au sein d'un système américain, si les dispositions relatives aux aéronefs étaient éliminées?» Cette question ne les préoccupe pas du tout. Je ne peux parler qu'en mon nom personnel, et il s'agit d'une déclaration purement officieuse, mais il me semble que la façon la plus pratique de régler cette question est de demander aux provinces d'abandonner leur prérogative en retranchant les dispositions relatives aux aéronefs de leurs lois sur les droits garantis. Alors, cette Loi répondrait tout à fait à nos besoins.

Le problème que je soulève maintenant est très important. Quelles solutions pouvons-nous apporter à certains de ces problèmes? En tant qu'avocats, nous nous devons d'informer notre compagnie de la nature des risques ou des droits qui leur reviennent.

La définition du mot «aéronef» est simplement conforme à la réalité. Le doute subsiste quant à savoir si cette définition s'appliquerait aux diverses pièces d'un aéronef. Un aéronef donné peut en effet avoir un moteur et demi, parce que si une compagnie possède une flotte de trois appareils, elle a un moteur dans chaque appareil et un moteur de rechange. Ceux qui financent, avancent des fonds ou prennent un droit de garantie sur un aéronef n'ont peut être pas de droit sur le moteur de rechange. Quelqu'un d'autre peut avoir un droit sur celui-ci. Ce quelqu'un d'autre peut-il, en vertu de cette loi enregistrer son droit de garantie sur le moteur, s'il donne une définition de ce dernier? Ce droit pourrait s'appliquer aussi à l'équipement de radio et à d'autres pièces qui coûtent maintenant, dans certains des appareils géants, jusqu'à $1 million. Honorables sénateurs, nos finances diffèrent peut-être. La définition du mot aéronef ici ne précise pas s'il s'agit de l'aéronef tout entier ou bien dans un cas donné, d'une pièce constituante d'un appareil, qu'elle soit ou non installée dans cet appareil.

Quand le projet de loi parle de pièces constituantes, il s'agit de pièces constituantes installées en permanence. Mais, quand on parle de moteur de rechange, il peut n'avoir jamais été installé en permanence. Il peut n'avoir jamais été installé dans un certain aéronef qui est financé. À notre avis, la définition du mot aéronef devrait préciser qu'il s'agit de l'aéronef et de ses pièces et qu'il est possible d'enregistrer un droit de garantie sur chacune d'elles.

Sénateur Riley: Si vous possédez un droit sur un aéronef, vous pouvez l'enregistrer.

M. MacKenzie: Je dit que vous pouvez ne vouloir enregistrer un droit que sur le moteur. Si je finançais seulement le moteur et que j'essayais d'enregistrer un droit de garantie sur l'appareil tout entier, je pourrais empêcher le propriétaire de cet appareil de trouver d'autres fonds. Si j'inscris un droit de garantie sur l'appareil tout entier quand seul le moteur m'intéresse, je prends une garantie beaucoup trop importante.

Si le moteur que je finance vaut $10,000 et que l'aéronef en vaut environ $100,000 et que pour garantir mes $10,000, je prends un droit de garantie sur l'appareil tout entier, je porterai effectivement préjudice à la situation financière du propriétaire si par hasard il veut obtenir encore $80,000 d'un autre prêteur. Il s'agit de priorité, de transactions commerciales où les intéressés empruntent de l'argent sur hypothèque de leurs biens. Nous estimons qu'il faudrait élargir le sens du mot «aéronef» ou préciser au juste de quoi il s'agit.

Sénateur Riley: Si je vous vends un moteur neuf pour votre appareil et que je détiens une hypothèque mobilière sur lui, vous n'auriez pas de droit de propriété sur ce moteur seulement un droit de rachat, n'est-ce pas?

M. MacKenzie: Oui, jusqu'à un certain point mais des lois accessoires entrent ensuite en jeu et vous pourriez l'obtenir par accession. Je pourrais l'obtenir en vous payant et en vous prenant votre moteur.

Sénateur Riley: Mais en tant que détenteur d'une hypothèque mobilière, j'ai la priorité sur vous?

M. MacKenzie: Oui, à condition que vous l'ayez acquise avant qu'elle s'applique à l'appareil. Si non, vous n'avez pas la priorité.

Sénateur Flynn: Ces problèmes ont été résolus dans la loi sur la marine marchande au Canada. Cette loi ne pose pas de problèmes de compétence pour ce qui est de l'immatriculation des droits de retention sur les pièces des navires, etc.

M. MacKenzie: Vous devriez être en mesure de vous assurer qu'il est possible d'immatriculer le moteur, si c'est ce que vous souhaitez. Pour ce qui est des pièces de rechange, il semble qu'un Canadien qui les finance ne jouirait d'aucune protection puisque la loi exclut les pièces de rechange. Par ailleurs, la loi américaine ne les exclut pas si bien que nous allons créer une situation où l'Américain qui finance des pièces de rechange entreposées au Canada sera protégé parce qu'il peut les immatriculer aux États-Unis par le canal de la convention internationnale tandis que le Canadien qui finance des pièces de rechange entreposées aux États-Unis, parce que les pièces de rechange ne sont pas touchées par le projet de loi, ne jouira pas de la même protection. Nous signalons cela en passant parce qu'il s'agit simplement de l'un des aspects de cette exclusion des pièces de rechange, dont parle l'article 5(4).

Le sénateur Riley: Si vous poussiez jusqu'à l'absurde, il en serait de même dans le cas d'une lampe-écran neuve pour un téléviseur. Autrement dit, en tant qu'organisme de financement, il nous faudrait faire des recherches au bureau d'immatriculation afin de voir si quelqu'un a un droit sur elle. Mais, en fait, vous ne le faites pas.

M. MacKenzie: Non, nous ne le faisons pas. Le pire, c'est que les pièces de rechange pourraient comprendre un moteur qui vaut un million de dollars. Les problèmes prennent de l'importance proportionnellement aux sommes qui sont en jeu.

L'autre problème du projet de loi—et ce n'est pas grave du tout, mais il faudrait préciser—porte sur ce qui sera immatriculé. Cela peut fort bien être exposé dans les règlements. L'article 5 et d'autres du projet de loi traitent de l'inscription d'un avis au registre. On prévoit l'inscription d'un avis très bref disant qu'il y a un droit de garantie sur tel appareil et où figureraient les noms et adresses de la personne intéressée et du propriétaire immatriculé. C'est tout ce qui est prévu. C'est ce qui entrera en vigueur en vertu de l'*Ontario Personal Property Security Act*. Le document qui crée le droit de garantie même n'est pas immatriculé. C'est merveilleux, tant que la loi autorise quiconque possède un droit réel ou éventuel à demander à celui qui détient le droit de garantie une copie de la promesse de garantie afin de pouvoir connaître ses droits et sa position. Autrement, ça ne suffit pas. Il faut prévoir le droit d'obtenir des renseignements. En vertu de toutes les lois provinciales, on verse au dossier le document même. Si quelqu'un veut le lire, il peut le faire. Selon le système proposé d'inscription des avis, on ne dépose aucun document. On ne peut obtenir une copie du document que de la personne qui le détient et ce droit doit être stipulé dans la loi au cas où il ne le ferait pas de son propre chef.

Le sénateur Riley: Y aurait-il un conflit entre ce projet de loi et les lois provinciales d'inscription des droits des sociétés?

M. MacKenzie: Oui et non. Il existe une loi uniforme d'inscription dans les statuts de 6 ou 7 provinces, dont l'Ontario.

Le sénateur Riley: Ce projet de loi l'emporterait-il sur une loi d'inscription des droits des sociétés?

M. MacKenzie: Si le ministère de la Justice a raison et si un aéronef est en cause, il le devrait. La loi d'inscription est tout simplement une autre loi qui crée ou réglemente la création d'un droit de garantie. Si les provinces étaient disposées à exclure les aéronefs des lois sur les ventes conditionnelles et de celles sur les hypothèques mobilières, et, au Québec, de la loi sur les droits de garantie commerciale il faudrait alors inclure les lois sur l'inscription des droits des sociétés et je ne vois pas pourquoi il n'en serait pas ainsi.

Le sénateur Riley: Si vous versez au dossier une promesse de garantie des sociétés faite en vertu de la loi provinciale, il faudrait émettre un avis d'opposition disant qu'elle ne s'applique pas aux aéronefs qui doivent être immatriculés en vertu de ce projet de loi?

M. MacKenzie: Oui, mais je dis qu'il vous faudrait supprimer l'inscription des droits de garantie sur un aéronef en vertu des lois provinciales sur l'inscription des droits des sociétés.

M. P. A. K. Jiles, Vice-président et secrétaire, United Dominion Corporations Canada Limited: Il faudrait les inscrire au fédéral et au provincial.

Le sénateur Riley: Oui, le bailleur de fonds serait obligé de faire des recherches en vue de déterminer si tous les biens et remplacements sont couverts par cette promesse de garantie enregistrée dont l'avis a été inscrit. Cela prêterait à confusion, s'il n'était inscrit dans la promesse de garantie, peu importe sous quelle forme elle se présente, que les aéronefs sont exclus, sans tenir compte de la loi.

M. MacKenzie: Il me semble qu'en Ontario—si ma mémoire est bonne—soit la Chattel Mortgage Act, soit la Corporate Securities Registration Act, rend inutile l'inscription en vertu de l'autre loi. Si vous enregistrez un droit en vertu de la Corporate Securities Registration Act (Loi sur l'inscription des droits des sociétés) vous n'avez pas besoin de le faire en vertu de la loi relative aux hypothèques mobilières. C'est le genre d'exclusion que prévoit ces lois actuellement.

Le sénateur Riley: Je n'en suis pas sûr.

Le sénateur Flynn: Le sénateur Riley a soulevé une question intéressante. Quand une société émet des obligations, en vertu de l'acte fiduciaire, elle prévoit des frais fluctuants pour tous les biens meubles et tous ceux qui sont acquis par la suite. Si vous avez un droit de rétention flottant sur un appareil en vertu d'une loi provinciale, quel contrôle aviez-vous?

Le sénateur Riley: On devra chercher dans le registre central.

M. MacKenzie: Il faudra chercher aux deux endroits, et, dans ce cas-là, il faudra faire enregistrer le droit à ces deux endroits.

Le sénateur Flynn: Il faudra tenir compte de tous les achats effectués après l'inscription.

M. MacKenzie: Avec tout le respect que je vous dois, c'est la situation qui existe actuellement.

Le sénateur Flynn: Cela annulerait le droit de rétention prévu dans la loi actuelle.

M. MacKenzie: Si on achète un excavateur qui coûte $100,000 et que je n'en ai pas pris livraison ni obtenu un droit de rétention sur cette machine, il est possible que je me trouve dans la même situation si on la transporte dans une autre province.

Le sénateur Flynn: Si on la transporte dans une autre province, oui.

M. MacKenzie: Lorsqu'il s'agit de garanties flottantes, il y a toujours le risque que du matériel neuf soit acheté et que l'on se débarasse du matériel usagé.

Le sénateur Flynn: S'il y a fraude ou négligence, on ne peut pas empêcher cela, mais la présente mesure législative annulerait le droit qui est prévu actuellement en vertu de l'acte fiduciaire.

M. MacKenzie: Oui, je pense que vous avez raison.

Le sénateur Riley: La créance flottante s'appliquerait dans le cas d'une société qui actuellement n'est pas propriétaire d'un aéronef.Mais sielle en achète un, cette créance sera inscrite au registre central et assujettie à la loi fédérale, n'est-ce pas?

M. MacKenzie: Devant l'inscrire dans le cadre du système centralisé, devant ainsi la définir en termes précis, vous obtenez une protection différente de celle qu'offre la loi provinciale. Vous aurez plus qu'une créance flottante, plutôt une créance déterminée, parce qu'elle a été inscrite conformément à la loi fédérale, ce qui vous donne un droit précis sur l'aéronef.

Le sénateur Bourget: Des priorités interviennent-elles dans ce cas-là?

M. MacKenzie: Oui, sans aucun doute.

Le sénateur Flynn: Elles le pourraient.

M. MacKenzie: Vous ne pouvez pas dire qu'il faut inscrire votre droit seulement pour obtenir des renseignements. Nous établissons un rang des créances en vertu duquel vous serez remboursé s'il se produit quelque chose; c;est beaucoup plus qu'un système de renseignement. En effet, il prévoit des droits effectifs.

Le sénateur Riley: Là encore j'en conviens avec le sénateur Flynn que cela créera beaucoup de confusion. Si une créance flottante est inscrite aux termes d'une loi sur l'inscription des garanties d'une société et que la société en cause achète un aéronef sans en informer son conseiller juridique, on reprochera à ce dernier de ne pas être au courant de cette acquisition. On ne lui en a pas donné avis. Il est possible qu'il s'agisse seulement d'un Piper Cub, ou d'un petit avion de ce genre, mais parce que le conseiller juridique n'en a pas été avisé, les personnes qui se reportent au registre d'inscription des garanties des sociétés n'ont aucune protection.

M. MacKenzie: Ce que je veux dire c'est que vous insérez une disposition en vertu de laquelle vous pouvez faire valoir et exécuter les clauses de documents précis que vous pouvez faire inscrire.

Le sénateur Flynn: Mais vous devez être au courant des achats.

M. MacKenzie: Oui, mais je ne pense pas que cela ait réellement beaucoup changé. Cette procédure existe actuellement.

Le sénateur Flynn: Oui, mais maintenant vous êtes certain que vous l'obtiendrez si vous pouvez le trouver.

M. MacKenzie: Oui.

Le sénateur Flynn: Mais vous pouvez le trouver et découvrir que vous ne possédez aucun droit.

M. MacKenzie: Un autre aspect de la présente mesure législative qui nous préoccupe est qu'elle semble modifier les dispositions du droit coutumier concernant le droit de rétention du mécanicien et ce genre de choses.

Le sénateur Riley: Vous parlez du privilège des fournisseurs.

M. MacKenzie: Oui, dans le cas du privilège des fournisseurs, si le mécanicien est autorisé à garder le bien meuble qu'il a réparé, il a le droit d'être payé avant toute autre partie, droit inscrit ou non. Cela lui donne priorité sur tous les autres jusqu'à concurrence du montant de la facture des réparations. La présente mesure législative ne renfermant pas de dispositions à ce sujet et obligeant le mécanicien à faire inscrire son droit de rétention, donnera priorité sur lui à tous ceux qui ont des hypothèques et aux autres créanciers, ce qui change complètement la loi. Si on propose une disposition à ce sujet, elle doit être clairement rédigée afin que nous sachions qu'elle peut être appliquée. En ce qui nous concerne, ce sera certainement là les conséquences de ce bill, ce qui représente une sérieuse modification de la loi.

Le sénateur Riley: A mon avis, il incombe aux législateurs de protéger ceux qui assurent des services. Dans le cas d'une facture pour réparation d'un aéronef, il sera plus coûteux et plus compliqué de faire inscrire un droit de rétention aux termes de la présente mesure législative. On doit le faire en retenant les services d'un avocat de la juridiction pertinente, qui doit ensuite retenir ceux d'un de ses collègues d'Ottawa. Pour un réparateur ou un mécanicien qui n'est pas riche et qui a un droit de rétention d'une valeur de $2,000 pour des réparations effectuées sur un aéronef, ce sera une procédure très coûteuse et, à mon avis, légèrement discriminatoire. C'est dispendieux pour un mécanicien qui gagne un droit de rétention pour ses services.

M. MacKenzie: Nous avons discuté des droits de rétention des fournisseurs et des mécaniciens, mais vous avez tout à fait raison.

Le sénateur Riley: Quelle est votre opinion en ce qui concerne la protection du réparateur ou du mécanicien?

M. MacKenzie: A mon avis, nous ne devons pas nécessairement faire quelque chose. Cela est prévu dans le droit coutumier et on devrait permettre qu'il en demeure ainsi, et si quelqu'un possède ce droit il garde le bien en cause jusqu'à ce qu'on l'ait payé; c'est la situation qui prévaut actuellement.

Le sénateur Riley: Mais cela doit être inscrit.

M. MacKenzie: En vertu des lois de l'Ontario, on n'est pas obligé de l'inscrire.

Le sénateur Flynn: Si la présente mesure législative entre en vigueur?

M. MacKenzie: Oui. En vertu des dispositions de la loi ontarienne sur la garantie de biens personnels dans les cas où un droit de rétention statutaire, plutôt qu'un privilège foncier des fournisseurs, sera appliqué, ce projet de loi n'aura pas d'effet sur la situation.

Le sénateur Riley: Dans le cadre de la présente mesure législative un privilège des fournisseurs sera-t-il reconnu sur le plan local, à l'intérieur d'une province?

M. MacKenzie: Je ne répondrai pas à cette question. Peut-être que oui, peut-être que non, c'est la réponse que le

ministre de la Justice a donné à la Chambre des communes.

Le sénateur Riley: C'est la raison pour laquelle je dis qu'on devrait demander à toutes les autorités provinciales de donner leur opinion sur le sujet. Je sais que les autorités provinciales porteraient énormément d'attention aux droits d'un mécanicien de protéger son droit de rétention. Dans un délai déterminé, il doit faire inscrire ce droit sinon il n'est plus valable.

Le sénateur Flynn: Aux termes de la loi provinciale.

Le sénateur Riley: Aux termes de la loi provinciale, je crois que le délai est de 60 jours pour les matériaux.

M. MacKenzie: Il varie d'une province à l'autre. Dans certaines, on peut même faire inscrire un privilège des fournisseurs sans s'assurer les services d'un avocat si cela est fait correctement. Toutefois, il me semble assez important de pouvoir aussi changer les droits d'une telle personne pour la placer derrière des créanciers qui n'ont actuellement pas priorité sur elle.

Le sénateur Riley: Là encore je poursuis la discussion *par l'absurde*. Lorsqu'il faut remplir les formalités nécessaires d'inscription, par exemple durant une grève dans les services postaux, un particulier qui a un droit de rétention sur cet aéronef doit envoyer quelqu'un par avion à Ottawa pour le faire inscrire s'il doit l'être dans un délai de deux ou trois jours. S'il était possible de le faire enregistrer sur place, le créancier ou son avocat n'auraient qu'à se rendre au greffe de la localité. Cela peut nécessiter les services de messagers chargés de l'inscription à Ottawa. Cela peut sembler ridicule, mais la chose s'est produite dans le cas des formalités de souscription.

M. MacKenzie: Oui, c'est sûrement tout à fait exact.

Le sénateur Riley: Il s'agit donc de protéger le mécanicien, l'entreprise ou le particulier qui a un droit de rétention sur l'aéronef. A mon avis, c'est important, encore plus dans le cas du simple mécanicien qui croit par exemple pouvoir faire inscrire son droit de rétention sur un aéronef deux ou trois jours avant l'expiration du délai dont il bénéficie à cet effet.

M. E. E. Doyle, Conseiller Juridique, Associates Acceptance Company Limited: Autrement, s'il ne prend pas conscience de son droit et qu'il ne l'inscrit pas, il le perd complètement.

Le sénateur Riley: Oui. Il pourrait se rendre au greffe de sa localité ou y envoyer son avocat pour faire inscrire son droit de rétention. Je reviens à l'argument selon lequel la situation change étant donné les services postaux. Il pourrait être nécessaire de retenir les services d'un messager qui se rendrait à Ottawa pour remettre le droit de rétention à un avocat qui le déposerait. On ne peut pas l'envoyer par courrier, parce que c'est la responsabilité des services postaux. Ce n'est pas une critique du ministère des Postes, mais le transport du courrier n'est plus ce qu'il était. Il est possible que ça ne soit pas grave, mais cela l'est pour la personne qui n'est pas très au courant de ces questions et qui dispose d'un délai pour déposer son droit de rétention obtenu pour entretien ou réparation d'une avion. La présente mesure législative renferme-t-elle des dispositions stipulant qu'il n'y a pas de délai pour l'inscription d'un droit de rétention?

M. MacKenzie: En effet, il peut être déposé à n'importe quel moment.

Le sénateur Riley: Mais toute personne qui achète l'aéronef sans avoir été avertie du droit de rétention n'a aucune protection, n'est-ce pas?

Le sénateur Flynn: Diriez-vous qu'un droit de rétention inscrit de cette façon sera valable seulement s'il l'a été dans le délai prévu par la loi provinciale, ou sera-t-il valable s'il est déposé ou inscrit dans un délai de cinq ans que prévoit, je crois, la disposition actuelle?

M. MacKenzie: Oui, il s'agit bien d'un délai de cinq ans.

Le sénateur Flynn: Pour le privilège des fournisseurs, on bénéficie d'un délai de 30 jours.

Le sénateur Riley: On pourrait acheter et revendre cet aéronef dix fois dans le courant de ces cinq années.

M. MacKenzie: C'est pourquoi le privilège foncier des fournisseurs prévoit le droit de rétention. Personne ne peut acheter ou vendre une propriété tant que le préposé aux réparations en est responsable.

Le sénateur Flynn: Je crois qu'en vertu de cette loi, la durée de la créance serait étendue à cinq ans.

Le sénateur Riley: Mais si l'on achetait l'aéronef un an plus tard et que le droit de rétention n'était pas valide jusqu'à ce qu'une autre personne en prenne possession?

Le sénateur Flynn: C'est juste. D'autre part, il y a une autre conséquence: le droit de rétention sera vraisemblablement porté à cinq années plutôt qu'à 60 jours relativement à l'immatriculation.

Le sénateur Riley: Contre un acheteur de bonne foi, sans avis préalable?

Le sénateur Flynn: Non, pas sans avis, mais si une personne achète un aéronef et découvre ensuite que le préposé aux réparations avait enregistré un droit deux ans après l'échéance, il est probable qu'en vertu de cette loi, le droit soit reconnu tandis qu'en vertu de la loi provinciale, il ne serait pas valide parce qu'il aurait été enregistré trop tard.

Le sénateur Riley: Selon vous, n'y a-t-il pas un problème?

M. MacKenzie: Si, évidemment, il serait juste de dire que les règlements provinciaux d'immatriculation ne prévoient pas de délai précis.

Le sénateur Riley: Accordent-ils plus de protection?

M. MacKenzie: Non, je parle du délai fixé pour l'immatriculation. Autrement dit, le délai a été fixé de façon qu'on pourrait le qualifier de disposition frauduleuse. Il ne fait que créer des complications, puisque si l'immatriculation n'est pas faite dans le délai prévu, il faut faire une demande d'immatriculation tardive. On a donc tendance à abandonner ce genre de règlements. Si aucun délai n'est fixé pour l'immatriculation et que l'aéronef est toujours là, on peut l'immatriculer.

Le sénateur Riley: Mais si l'on inscrit un droit de rétention à l'égard de l'aéronef et qu'une société de prêts le saisit, puis le vend, le droit de rétention est-il toujours valide, même s'il est immatriculé deux ans après la saisie?

M. MacKenzie: Non.

Le sénateur Riley: Selon moi, cela constituerait un problème réel.

M. MacKenzie: Ce serait là une autre raison de supprimer le délai. Celui qui possède un droit de garantie ou de rétention doit les faire inscrire le plus tôt possible. Autrement, une autre personne pourrait s'en accaparer.

Le sénateur Riley: Les fournisseurs de matériaux ou de services ont tendance à prendre toutes les mesures possibles afin d'obtenir les montants qui leur sont dus avant qu'un droit de rétention ne soit inscrit.

M. MacKenzie: En effet.

M. Doyle: Dans le cas où les délais de 30 ou de 60 jours sont applicables, et lorsque le fournisseur de services n'obtient rien, il aurait avantage à faire inscrire le droit de rétention le plus tôt possible. Il ne dispose que d'un temps limité, et il devra donc faire vite.

M. MacKenzie: S'il a l'intention de se conformer à la loi, qu'il ait l'impression ou non d'avoir des chances raisonnables d'obtenir le montant qu'il lui est dû, il serait bon qu'il en fasse la demande le plus tôt possible.

Le sénateur Riley: Mais cette mesure peut se réveler coûteuse pour une personne dont la créance est peu importante.

M. MacKenzie: Pas nécessairement. Nous ne savons pas à quel point les formules du ministère seront compliqués.

Le sénateur Riley: Et que dire de la loi sur le ministère du Revenu national?

M. MacKenzie: Je ne sais pas. Je ne saurais vous répondre, sénateur.

Le sénateur Riley: En ce qui concerne les impôts, la taxe d'accise, les droits de douane et ce genre de dettes. On établirait un ordre de priorité, comme il y en a toujours eu. Cela dépend il du type de service?

Le sénateur Flynn: Non, ce problème ne surgirait que dans le cas d'une faillite, mais les créanciers enregistrés auraient la priorité.

Le sénateur Riley: Cependant, tel n'est pas le cas aujourd'hui. A l'heure actuelle, la priorité existe.

M. MacKenzie: Cela existe dans le cas des propriétés immobilières.

Le sénateur Flynn: En vertu de la loi sur la faillite, le créancier garanti a priorité, suivi par le privilège du ministre du Revenu national.

M. MacKenzie: En effet. L'autre point qui nous préoccupe a trait aux dispositions visant à instituer des garanties, c'est-à-dire, celles concernant la saisie et la vente. Elles semblent être inutilement compliquées et exiger que les causes relatives aux aéronefs commerciaux soient présentées devant un trop grand nombre de tribunaux avant qu'il soit possible de les régler. Avant de pouvoir saisir et vendre un aéronef, il faut soumettre la cause à une cour supérieure—j'imagine qu'il s'agit là d'une cour provinciale—afin d'avoir l'autorisation d'en prendre possession.

Après avoir obtenu cette permission de la cour provinciale, il faut présenter le cas devant un tribunal fédéral. Celui-ci accorde son approbation. Il faut ensuite soumettre encore la cause à deux autres tribunaux. Le tribunal fédéral pourrait ensuite dire: «Très bien, mais avant de pouvoir vendre l'appareil il faut démontrer que des mesures raisonnables ont été prises en vue de recouvrer la somme due».

Bien que la loi prévoit un délai de six semaines avant la saisie et la vente—je ne crois pas qu'il y ait des plaintes à ce sujet—on a l'impression qu'il faudra six mois avant d'être en mesure de régler un cas où l'aéronef n'est pas entièrement payé.

Le sénateur Riley: Entre temps, l'aéronef vous appartient. Vous l'avez saisi.

M. MacKenzie: Non. Nous l'avons en notre possession pour six semaines, mais, quand il s'agitde le saisir, non, l'appareil n'est pas à notre possession.

Le sénateur Riley: Mais tout ce qu'il vous faut, c'est un pilote et une clé. Ne s'agit-il pas là des modalités que suivent les sociétés de prêts: obtenir les clés d'une voiture et en prendre possession? N'a-t-on pas un droit de propriété légal sur l'aéronef?

M. MacKenzie: Franchement, je ne crois pas que ceux qui agissent ainsi soient nombreux.

M. Doyle: Les faits sont là. Personne ne peut effectuer de saisie.

M. MacKenzie: On ne peut prendre possesion de l'appareil avant d'avoir soumis le cas à ces deux tribunaux.

Le sénateur Riley: A l'heure actuelle, c'est possible en vertu de la loi provinciale. On peut tout simplement dire: «Je viens de la part du garage—

M. MacKenzie: Personne n'ira de lui-même s'emparer d'un aéronef. C'est beaucoup trop compliqué. Il faudra, comme il se doit, avoir recours aux huissiers. Ce n'est pas tout à fait comme saisir un réfrigérateur. C'est un genre de situation assez différent. Néanmoins, on ne peut prendre aucune de ces mesures. Il s'agit ici d'aéronefs commerciaux. Il faut donc attendre tout ce temps.

En attendant, les frais augmentent. Les dettes s'accumulent. Quelqu'un devra verser une somme plus considérable. Ce n'est avantageux ni pour le débiteur ni pour le créancier puisque les frais seront plus élevés. Si l'aéronef vaut $1,000 aujourd'hui et qu'il vaut encore $1,000 dans six mois, les frais encourus durant cette période seront peut-être de $100 qu'il sera impossible de recouvrer; il faudra donc s'adresser au débiteur après avoir vendu l'aéronef. Il me semble que les dispositions de saisie et de vente—je n'entrerai pas dans les détails— sont inutilement compliquées. Il n'est pas nécessaire qu'elles le soient, et elles pourraient grandement simplifier la tâche aux parties en cause qui pourraient alors cristalliser leur garantie.

La loi provinciale prévoie sûrement une protection en vue d'assurer que l'on obtienne le meilleur prix et les meilleures conditions possibles, sans devoir avoir recours aux modalités établies dans le projet de loi.

Le sénateur Riley: Il y a de nombreux échappatoires.

M. MacKenzie: En second lieu, si l'on prend possession de l'aéronef et qu'on le vend alors qu'on détient la deuxième hypothèque, il faut alors payer la première. Aucune disposition du bill ne prévoit la possibilité de dire aux détenteurs de la première hypothèque: «Je vais exercer mon droit de garantie. Je vais conserver votre dette et trouver un acheteur que se chargera de votre première hypothèque».

On le fait souvent dans le cas de propriétés, immobilières et très souvent dans le cas des propriétés meubles. Étant

donné le libellé très strict de ce bill, ce genre d'entente entre les parties sera impossible.

Le sénateur Riley: Les sociétés de prêts n'ont-elles pas pour politique actuelle d'exiger que leurs Hypothèques aient la priorité sur celle de l'acheteur? Par exemple, si la Banque d'expansion industrielle la première hypothèque sur l'actif d'une société, et que la *Canadian Acceptance Corporation* doit faire un nouveau financement, les sociétés de prêts n'ont-elles pas pour politique d'exiger que leur garantie ait la priorité sur la première hypothèque?

M. MacKenzie: Peut-être bien, mais pas nécessairement.

Le sénateur Riley: Mais n'est-ce pas là leur politique?

M. MacKenzie: J'aurais tendance à dire non. On ne peut dire qu'il s'agit là d'une politique. Il n'y a pas de politique. Dans toute transaction garantie entre des parties, les créanciers, quels qu'ils soient—que ce soit la Banque d'expansion industrielle, nous mêmes ou une autre banque—investissent un certain montant. Il est convenu que l'on investit telle somme d'argent, puis on détermine notre ordre de priorité par rapport aux divers créanciers.

Je veux dire par là que s'il y a une première et une deuxième hypothèque sur un aéronef, que la première hypothèque est de $50,000 et qu'on me doit $1,000, l'aéronef vaut alors, disons, $60,000.

Le président: Il ne reste pas beaucoup d'équité.

Le sénateur Riley: Il ne reste pas beaucoup d'aéronef non plus.

M. MacKenzie: Je veux dire que si je pouvais trouver un acheteur prêt à se charger de la première hypothèque, plutôt que de débourser $60,000, ce qu'il serait obliger de faire si le détenteur de la première hypothèque était prêt à garder son hypothèque et à accepter le nouvel acheteur, il pourrait obtenir l'aéronef pour la somme de $10,000. En vertu du présent projet de loi, ce n'est pas possible parce que les dispositions sont très strictes à ce sujet. Je ne sais pas de quel article il s'agit, mais il est strictement stipulé que ce ne serait pas possible. Nous pensons qu'en pratique c'est une trop grande limite.

Finalement, nous en arrivons aux dispositions concernant le renouvellement à la fin de la période de cinq ans. Nous pensons que cette période devrait être prolongée.

Le sénateur Riley: Quel article est-ce?

M. MacKenzie: L'article 12, qui semble compliqué également. Je ne vois pas pourquoi une personne ne pourrait pas simplement déclarer qu'elle n'a plus aucun droit que celui-ci ne peut plus être inscrit sans être tenue de présenter une demande de prorogation. Ce n'est pas de cela qu'il s'agit toutefois. Le fait est que l'avis relatif à un droit doit être renouvelé dans un délai de cinq ans aux termes de l'article 13(1). Nous suggérons que cette période soit prolongée dans le cas d'aéronefs parce que dans bien des transactions, surtout quant aux lignes commerciales, il s'agit de montants beaucoup plus considérables répartis sur des périodes plus longues que cinq ans. Un renouvellement ne fait que compliquer la situation. Il faut que quelqu'un pense au renouvellement et aille le faire.

Je veux signaler aussi que si on oublie de renouveler, il n'y a plus rien à faire; aucune disposition n'est prévue en vue de faire une demande tardive d'inscription ou de renouvellement, quelles que soient les circonstances.

Le sénateur Riley: C'est la même chose pour les ventes sous condition.

M. MacKenzie: C'est exact. Il n'y a là aucune souplesse et nous suggérons une certaine flexibilité. Les dispositions transitoires nous causent les mêmes difficultés que les problèmes constitutionnels et la question provinciale. J'aurais aimé que M. Shields déclare que l'intention était de réglementer, aux termes de la présente loi, tout droit de garantie relatif à un aéronef pendant une certaine période.

Nous avons examiné à ce sujet les dispositions des articles 17 et 7. À notre avis, en vertu de ces articles, il semblerait qu'avant qu'un droit provincial, valide en vertu d'un système provincial d'immatriculation, n'ait expiré ou n'ait été remboursé, il conserverait son rang malgré l'entrée en vigueur de la présente loi.

Par conséquent, lorsqu'on parle d'une période de dix ans, si la présente loi doit régir, tout devrait y être assujetti et nous ne devrions pas nous inquiéter des rangs établis dans une certaine province lorsque dans d'autres, ils relèvent d'une loi fédérale. Nous aimerions qu'on stipule clairement qu'à la fin d'une période donnée, en supposant que le registre central constitue le système adopté, tout ce qui concerne les aéronefs relève de ce système et que nous ne soyons pas aux prises, pendant dix ou douze ans, avec un quelconque système complémentaire, sans savoir où nous en sommes.

Le sénateur Riley: D'après ce que vous dites, il y a d'autant plus de raisons de consulter les provinces comme le suggère le sénateur Flynn.

Le sénateur Flynn: L'article 17 signifierait qu'une créance flottante établie avant l'entrée en vigueur de la présente loi demeurerait valide sans être inscrite et ce, pendant 10 ou 15 ans. Voilà ce que signifie l'article 17.

M. MacKenzie: Les articles 17 et 7 peuvent aussi signifier qu'avant trois mois,—car ils mentionnent un délai quant à l'entrée en vigueur de l'article 7,—toutes les immatriculations provinciales doivent être enregistrées dans le système central, sans quoi elles ne sont plus valides. Je ne peux pas les interpréter de cette façon. Si vous ne les comprenez pas ainsi, comme mon ami l'a dit, quel est le but de l'article 7?

Le sénateur Flynn: Mon interprétation de l'article 17 est qu'avant l'entrée en vigueur de l'article 7, tous ceux qui ont des droits aux termes d'une loi provinciale les conservent.

Le sénateur Riley: Même les droits de renouvellement?

Le sénateur Flynn: Oui. Il n'est pas nécessaire de les inscrire. Ils sont toujours valides.

M. MacKenzie: Si vous prenez l'article 17 dans son sens le plus général, vous n'êtes pas obligé de faire quoi que ce soit. Comme je l'ai dit, ces droits seraient valides pendant longtemps et on aurait deux systèmes d'immatriculation complémentaires.

M. Hopkins: Permettez-moi de signaler qu'il y a une certaine limite à ce qui peut être fait si l'on considère les conditions de la convention internationnale? À cet égard, nous pouvons avoir les mains liées dans une certaine mesure.

M. MacKenzie: On pourrait penser qu'en ce qui concerne la situation internationnale, les pays ne voudraient se conformer qu'à une loi seule.

Le sénateur Flynn: Je pense que nous convenons tous que ce serait parfait si nous avions un seul système d'immatriculation. Probablement que s'il en était ainsi, la loi ne donnerait pas le choix d'immatriculer l'aéronef. Ce serait obligatoire, et tout le monde connaîtrait sa situation. Mais continuer comme à l'heure actuelle ne fera que créer une grande confusion.

Le sénateur Riley: Si les lois des autres parties ne sont pas uniformes, la situation sera encore plus confuse.

M. MacKenzie: Sans aucun doute la loi américaine diffère de la loi britannique, et la loi canadienne proposée est différente des deux. La convention stipule simplement qu'il faut prendre certaines mesures. Comment les pays peuvent-ils parvenir à faire la même chose? Je ne suis pas un avocat en droit international. J'ai simplement lu la convention et j'ai vu ce que nous avons fait ici et ce que les États-Unis ont fait. Il me semble que si vous vous conformez à certaines normes, vous pouvez faire ce que vous voulez.

M. Hopkins: Il y a une souplesse considérable.

Le sénateur Riley: Si vous conseillez un client sur ses droits quant à l'immatriculation d'aéronefs au Canada, vous devriez connaître les lois de tous les autres pays en cas de transfert.

M. MacKenzie: Si nous savons qu'un aéronef vient des États-Unis, nous consultons leur registre central à Oklahoma et nous nous y fions.

Le sénateur Flynn: Dans tous les cas, il faut toujours consulter les avocats d'un autre pays.

Le président: Monsieur Jiles, avez-vous d'autres observations à faire?

M. Jiles: Seulement que j'appuie entièrement les observations de M. MacKenzie, monsieur le président.

Le président: Avez-vous des observations à faire, monsieur Doyle?

M. Doyle: Non, monsieur le président.

Le président: Les membres du Comité ont-ils d'autres questions à poser?

Le sénateur Flynn: Y a-t-il d'autres témoins, monsieur le président?

Le président: Non.

Le sénateur Riley: D'après ce que j'ai compris, monsieur le président, nous n'allons pas approuver le projet de loi aujourd'hui, mais nous allons plutôt attendre de connaître l'opinion des autorités provinciales?

Le président: Nous allons écrire aux procureurs généraux des diverses provinces au sujet des conséquences de ces lois en ce qu'elles se rapportent aux lois provinciales actuelles, et nous allons joindre à cette lettre des exemplaires du rapport présenté par le Conseil fédéré des sociétés de prêts et du procès-verbal de la réunion de ce matin du Comité ainsi qu'un exemplaire du projet de loi.

Le sénateur Flynn: En outre, monsieur le président, je pense que le ministère de la Justice devrait étudier les questions soulevées par les témoins ce matin. Il semble que quelques dispositions peuvent entraîner certains problèmes d'ordre pratique, et on pourrait peut-être les éliminer au moyen d'amendements. Je pense qu'il vaudrait la peine que les hauts fonctionnaires du ministère de la Justice et du ministère des Transports examinent les opinions exprimées ici ce matin, sauf le problème de la constitutionnalité de cette loi. Peut-être que M. Shields pourrait étudier ces questions et nous donner son opinion lorsque le Comité se réunira à nouveau.

Le sénateur Riley: Vous exprimez des réserves au sujet de certaines dispositions du projet de loi, monsieur MacKenzie?

M. MacKenzie: Oui.

Le président: Ces réserves figurent dans le compte rendu des délibérations du Comité.

Le sénateur Riley: Vu que le présent projet de loi a été déposé au Sénat, il faudrait que M. MacKenzie renvoie ces réserves au Comité de la Chambre des communes, mais il vaudrait beaucoup mieux que certaines des questions soulevées soient, du moins en partie, résolues avant qu'elles n'atteignent cette étape. Il serait peut-être nécessaire qu'il comparaîsse de nouveau devant le Comité comme témoin.

Le président: Êtes-vous disposé à revenir?

M. MacKenzie: Oui, monsieur le président. Le mémoire expose sans doute plus clairement que moi nos objections. J'essayais simplement de résumer les arguments que nous avançons dans celui-ci.

Le président: Avec l'aide du Conseil fédéré des sociétés de prêts, M. Hopkins va préparer une lettre à envoyer aux procureurs généraux des provinces en même temps qu'un exemplaire des procès-verbaux du Comité, avec des copies du mémoire présenté par le Conseil fédéré des sociétés de prêts et du projet de loi lui-même.

Le sénateur Graham: J'invoque le Règlement, monsieur le président. N'allons-nous pas demander aux conseillers juridiques du ministère des Transports de nous aider à rédiger la lettre?

Le sénateur Flynn: Non, c'est le Comité qui doit le faire. Le ministère des Transports s'est montré peu disposé à le faire.

Le sénateur Riley: C'est pourtant le ministère qui a rédigé le projet de loi.

M. MacKenzie: J'aimerais faire une remarque, monsieur le président. Les systèmes de garantie de la plupart des gouvernements provinciaux s'orientent vers l'établissement d'un registre central. Présentement, cinq ou six provinces en ont déjà un, le plus souvent, automatisé. Comme les ordinateurs peuvent être reliés les uns aux autres, il peut être utile d'étudier cet aspect de la question car cela pourrait satisfaire les gens se plaignant d'être obligés de venir à Ottawa pour s'inscrire ou se renseigner. S'ils pouvaient passer par un ordinateur provincial, relié à un réseau, qui pourrait leur donner les renseignements dont ils ont besoin, ce problème serait résolu.

Le sénateur Riley: Ou relié à une banque de données située quelque part aux États-Unis.

M. MacKenzie: Le problème réside dans le nombre d'endroits où il faut aller chercher les renseignements avant d'avancer un dollar. Actuellement, vous devez vous rendre à cinq ou six endroits dans chaque province, à la banque de renseignements du gouvernement fédéral, etc.

Le président: S'il n'y a rien d'autre à dire, nous allons suspendre nos travaux.

Le Comité suspend ses travaux.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Fascicule n° 3

LE JEUDI 28 NOVEMBRE 1974

Première séance sur l'examen de l'émission télévisée intitulée:

«Les Beaux Dimanches»

(Témoins: voir le procès-verbal)

28219—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget

et les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	McElman
Burchill	Molgat
Davey	O'Leary
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
Langlois	Welch—(20)

(Quorum 5)

**Membres d'office*

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 31 octobre 1974:

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Denis, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner l'émission intitulée: «Les beaux dimanches», télévisée le 28 avril 1974 sur le réseau français de la Société Radio-Canada, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Robert Fortier.

28219—2

Procès-verbal

Le jeudi 28 novembre 1974

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30.

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Bourget, Denis, Flynn, Graham, Langlois, Riley, Smith et Sparrow. (9)

Présents, mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Asselin, Barrow, Beaubien, Desruisseaux, Fournier (*de Lanaudière*), Gélinas, Michaud, Molson, Norrie, Riley et Robichaud. (11)

Aussi présent: M. E. R. Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

A la demande de l'honorable sénateur Langlois, le greffier du Comité est prié de faire rapport sur toutes les mesures préliminaires visant à faciliter l'expédition des travaux de la présente séance.

Le Comité entreprend l'examen de l'émission intitulée: «Les Beaux Dimanches» télévisée le 28 avril 1974 sur le réseau français de la Société Radio-Canada.

Après discussion préliminaire, le film est visionné.

Le Comité reprend ensuite son examen de l'émission.

Témoins:

De la Société Radio-Canada:

M. Laurent Picard
Président;

M. Raymond David
Vice-président et directeur général,
Division des Services français;

Également présents, mais non entendus:

M. Ron C. Fraser,
Vice-président aux Affaires générales et
adjoint du Président;

M. Don MacPherson,
Vice-président et directeur général,
Division des Services anglais;

M. Pierre Desroches,
Vice-président à la Planification;

M. Denis Harvey,
Sous-directeur général adjoint,
Division des Services anglais;

M. Jean-Marie Dugas,
Directeur de la télévision française;

M. Marc Thibault,
Directeur de l'information,
Division des Services français;

Maître Jacques Alleyn,
Chef du Service juridique.

A 11 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ

Le greffier du Comité,
Mme Aline Pritchard.

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le jeudi 28 novembre 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 afin d'examiner et de faire rapport sur l'émission intitulée: «Les Beaux Dimanches», diffusée le 28 avril 1974 sur le réseau français de la Société Radio-Canada.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Eh bien, honorables sénateurs, il est 9 h 31 selon l'horloge de Radio-Canada, et nous commencerons donc nos travaux. Nous demanderons tout d'abord aux techniciens de nous présenter l'émission en question.

Le sénateur Langlois: Avant que la projection ne commence, j'aimerais demander au greffier de faire rapport au Comité des demandes que nous avons faites à la Société Radio-Canada concernant la réunion de ce matin ainsi que des réponses que nous avons reçues.

Le greffier du Comité: Je ne m'attendais pas à cette demande, monsieur le président, mais je ferai mon possible. Je n'ai pas le dossier en main, je vous donnerai donc mon rapport de mémoire.

Il y a environ 2 semaines, j'ai reçu un appel téléphonique du sénateur Langlois, auteur de cette motion, me demandant d'entrer en rapports avec la Société Radio-Canada et la CCRT, et de demander à M. Picard, M. Juneau et à d'autres cadres au besoin, de comparaître devant le Comité afin de discuter le sujet de la motion. J'ai immédiatement fait part de cette demande à M. Townsend, avec qui je suis restée en rapports pendant toutes mes démarches, puisque M. Picard était absent à ce moment-là. J'imagine que c'est avec assez de difficulté qu'on a réussi à le convaincre de venir. À ce moment-là, on avait décidé que M. Picard serait le premier à comparaître, et nous nous sommes donc par la suite adressés directement à la Société Radio-Canada.

Premièrement, nous avons demandé à la Société de nous fournir une bande visuelle munie d'une bande magnétique en anglais afin que les sénateurs anglophones puissent voir le film dans sa version originale mais qu'ils l'écoutent en anglais. Après avoir échangé de nombreux appels téléphoniques, la Société Radio-Canada m'a avisé qu'il lui était impossible d'acquiescer à ma demande, non seulement parce que ce procédé était très coûteux, mais qu'il serait très long à réaliser. En fait, une telle façon de procéder consommerait beaucoup de temps. On a transmis ce renseignement au sénateur Langlois. En fait, on faisait part immédiatement de tous les faits nouveaux au sénateur Langlois, et on lui rendait compte des difficultés qui surgissaient du point de vue technique. A partir de cet instant, on a décidé de ne pas doubler le film et nous avons commencé à chercher une autre solution. La Société Radio-Canada nous a dit qu'il serait possible de traduire le texte, et nous avons donc procédé dans cette voie.

Vendredi dernier, les techniciens sont venus ici faire les arrangements avec le Gentilhomme huissier de la verge noire afin d'assurer que tout se passerait comme prévu. Lorsque je suis retourné à mon bureau vers midi, M. Townsend m'a téléphoné pour m'avertir qu'après avoir consulté les avocats de la Société, on avait décidé qu'il était impossible de traduire le texte car on avait soulevé la question du droit d'auteur, et que le texte, en fait, appartenait toujours aux auteurs et ne pouvait être utilisé d'une telle façon.

J'ai téléphoné au sénateur Langlois à Quéebec lundi matin pour lui faire part de ce fait nouveau. Je dois avouer que lorsque je lui transmettais ces diverses décisions, elles étaient toujours accueillies avec un certain mécontentement, et sûrement pas avec joie. Le sénateur Langlois n'a pas apprécié cette décision, et a dit qu'il doutait beaucoup que le Comité en soit satisfait, mais qu'il n'y avait rien à faire. On a donc agi en conséquence. J'ai demandé que le texte français me soit envoyé et on a acquiescé à ma demande. Je l'ai fait copier, mais il y avait encore un autre problème, car il fallait l'envoyer aux interprètes puisqu'il était alors évident qu'il nous faudrait avoir recours à l'interprétation simultanée. Les interprètes ont eu le texte en main pendant deux jours et se sont ensuite rendus au studio de CBOFT, après que M. Townsend eut fait des arrangements afin que les interprètes puissent répéter. Ces derniers ont vu le film et ont tenté de synchroniser leur interprétation le mieux possible, et c'est ce qui vous sera présenté aujourd'hui. Il n'y avait aucun autre moyen de procéder.

Le sénateur Desruisseaux: Le texte original était en français?

Mme Pritchard: Oui.

Le sénateur Desruisseaux: C'est la version qui sera presentée?

Mme Pritchard: Les sénateurs francophones n'auront aucun problème; ils pourront voir et entendre le film dans sa version originale. Ce sont les sénateurs anglophones qui éprouveront des difficultés car ils devront avoir recours au système d'interprétation simultanée.

Le sénateur Fournier (de Lanaudière): Qui est l'auteur du texte? Je voudrais savoir son nom s'il vous plaît?

[*Texte*]

M. Raymond David, vice-président et directeur général, Division des services français de la Société Radio-Canada: Voici, il y a cinq auteurs conjoints d'impliqués dans ce texte-là, ce sont: André Dubois, Marc Gélinas,

Serge Grennier, Luc Plamondon, un groupe qui s'appelle «Le Grand Cirque Ordinaire», et Michel Tremblay.

Il y a plusieurs auteurs, parce que c'est une série de sketchs. Certains sketchs sont écrits en collaboration; d'autres sont, évidemment, d'un seul auteur. Mais, dans ces types d'émission-là il y a très souvent des apports de l'un ou de l'autre, pour compléter, reviser, ajouter et . . .

Le sénateur Langlois: Et inspirer?

M. David: Et le générique même, monsieur le sénateur, on a identifié les textes comme étant l'œuvre des auteurs que je viens de vous citer.

Le sénateur Langlois: Est-ce qu'il y en a, parmi ces auteurs-là, qui sont des employés réguliers de la Société Radio-Canada?

M. David: Non, ce sont tous des auteurs qui sont membres de la Société des auteurs.

Le sénateur Langlois: Est-ce que la Société a des contrats avec chacun de ces auteurs-là?

M. David: Ce sont des contrats donnés à l'occasion, à la pièce. Par conséquent . . .

Le sénateur Langlois: Est-ce que les contrats sont conjoints, ou sur une base séparée, avec chaque auteur?

M. David: C'est sur une base séparée avec chaque auteur.

Le sénateur Fournier: Quel a été le coût total de la représentation?

M. David: Je regrette, je n'ai pas les coûts ici.

Le sénateur Fournier: C'est important.

M. David: C'est le coût habituel de ce type de spectacle-là. Ce sont des émissions spéciales, comme vous savez, qui exigent le montage électronique, où il y a de nombreuses répétitions, un montage de production. Alors, je pourrais vous le faire parvenir, à ce moment-là.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, j'ai ici le texte qui concerne cette émission, où je lis une note, au bas de la page frontispice, ce qui suit:

> Copyright: Société Radio-Canada, 1974 pour usage privé—reproduction interdite.

Est-ce que quelqu'un peut nous dire si cela fait partie de chacun des contrats individuels que la Société a passé avec chaque auteur?

M. David: Oui; nous achetons les droits d'une seule émission, comme vous savez. Et, s'il y a une reprise, nous sommes obligés de payer un surcachet.

Le sénateur Desruisseaux: Est-ce que vous avez l'exclusivité?

M. David: Nous avons l'exclusivité, mais on ne peut pas l'utiliser à d'autres fins que pour l'émission.

Le sénateur Fournier: Pour la reprise d'aujourd'hui, est-ce que vous payez un surcachet?

M. Laurent Picard, président de la Société Radio-Canada: Ce n'est pas moi qui va l'exiger, en tout cas.

Le sénateur Denis: Est-ce que l'émission a été revisée avant d'être transmise?

M. David: Je dois dire que, pour revenir à ce que M. le sénateur a demandé, pour une production privée, on n'a pas de droits, on n'a jamais à payer de droits pour une projection privée, sauf, évidemment, si on la reprend à l'antenne.

Le sénateur Bourget: Monsieur Picard, qu'est-ce que vous avez payé pour ces droits-là?

Mr. Picard: Mr. Chairman, I would like to intervene and change the course of the questioning. I think it has perhaps been the practice—je pense que cela a été la pratique, au Comité des comptes publics, au Comité des transports et au Sénat de ne pas révéler publiquement les chiffres concernant les coûts. Ce que nous avons toujours offert, en ce qui concerne les programmes, à cause de la compétition, et pour d'autres raisons,—ce que nous avons toujours offert, —comme vous le savez, je n'ai pas une très longue expérience à Radio-Canada, alors, il est possible que je me trompe,—mais ce que nous avons toujours offert c'est qu'un comité, ou un sous-comité, *in camera*, regarde les chiffres, et, à ce moment-là, nous nous présentons, et la politique a été généralement acceptée, et par le Sénat et par les comités de la Chambre, de ne pas demander de prix spécifiques ou de salaires.

Le sénateur Denis: Quelle est la raison pour laquelle vous ne voulez pas mentionner les montants?

M. Picard: Il y a plusieurs raisons. Généralement, c'est que toute information qui a trait à un individu ou à des problèmes sujets à négociations, comme dans le cas de nos négociations ouvrières, sur lesquelles on est souvent questionné, ou que c'est la pratique générale du Parlement—encore là, je n'ai pas tellement d'expérience—ou il y a des choses qui peuvent causer du dommage à quelqu'un, ou si cela peut entrer en concurrence avec des postes privés, ce qu'on fait, en général, c'est qu'on se présente *in camera*, en sous-comité, et à ce moment-là, tous nos livres sont ouverts.

Le sénateur Denis: Quelle espèce de concurrence peut-il y avoir en mentionnant les montants? Tout le monde sait que Radio-Canada déclare des surplus ou des déficits. Mais, quel est le montant? Si on arrive avec un déficit de deux ou 300 millions, quelle concurrence y a-t-il pour d'autres réseaux?

M. Picard: Écoutez, il y a le fait qu'un artiste est sur le marché du travail et que, parmi les disponibilités et les chances qu'il a de se trouver du travail, il y a Télé-Métropole, il y a le théâtre, il peut y avoir d'autres organisations. C'est dans ce sens-là. Si vous insistez, on va les donner, mais généralement, on les donne *in camera*.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, cette question a été soulevée il y a quelque temps, au sujet du salaire du Président du National Canadien. Il y avait beaucoup plus de concurrence que dans le cas de nos artistes, et on l'a donné le salaire du président du National Canadien.

Je ne vois pas pourquoi les membres du Sénat et de la Chambre des communes ne pourraient pas insister pour obtenir le salaire de ces gens-là qui passent des textes semblables à celui préparé pour l'émission «Les Beaux Dimanches.»

M. Picard: Premièrement, le salaire du président de Radio-Canada est public; mon salaire, je peux vous le dire. Mais, il s'agit de la tradition. Si le comité insiste, il a le droit de l'avoir. Mais, c'était une entente générale, que c'était donné *in camera*. Toutefois, comme je vous ai dit, si

un comité parlementaire veut les voir, et insiste pour les avoir, il l'aura. Alors, ce n'est pas une question de droit, le comité a le droit de savoir; c'était plutôt le cas d'une entente traditionnelle.

Le sénateur Denis: Est-ce que ce spectacle-là a été revisé et accepté avant? Est-ce qu'il a été vu, auparavant, par les officiers de Radio-Canada?

M. David: Oui; dans ce genre de spectacle, le chef de service, c'est-à-dire du service des variétés, qui est M. Jacques Blouin—c'est lui qui est le chef de service—il revoit les textes, et, à ce moment-là, s'il a des doutes, il peut aller à la Direction des programmes, et voir à éliminer certaines choses, ou à en ajouter. Il y a un jugement esthétique à apporter, au même titre qu'un jugement de discernement de programme.

Le sénateur Desruisseaux: Quel a été le résultat de cela?

M. David: Je n'ai pas les détails des modifications apportées, mais il se peut pour ce type de spectacle—évidemment, quand il s'agit d'un téléroman, on sait à peu près le type d'intrigue, et la revision est beaucoup plus systématique—mais, ce type de spectacle est régi par un chef de service qui, s'il a des doutes, peut, encore une fois, aller à la Direction des programmes.

Le sénateur Desruisseaux: Quelles ont été ses conclusions?

M. David: Dans ce cas, ce fut accepté sans revision.

Le sénateur Denis: Est-ce que c'est seulement M. Blouin, qui l'a accepté,ou d'autres officiers aussi?

M. David: Je pense que c'est uniquement par le chef de service.

Le sénateur Denis: Alors, personne autre, à Radio-Canada, n'a vu ce programme avant qu'il soit produit?

M. David: Moi, du moins, je ne l'ai pas vu. Je ne peux quand même pas voir toutes les émissions qui passent l'antenne.

Le sénateur Denis: Est-ce que c'était en direct?

M. David: Non, c'était un montage électronique, enregistré sur rubans magnétoscopiques.

Le sénateur Denis: Est-ce que vous voulez dire que M. Blouin est le seul qui a revisé le spectacle?

M. David: Je ne peux pas vous le dire, il a pu demander conseil, ou avis à la Direction des programmes, mais, je ne peux pas le dire, dans le cas présent. Il y a même des textes qui sont souvent arrivés devant moi, comme par exemple «Les Couche Tard», dont je me souviens très bien, parce qu'il y avait là des cas où la satire était trop dure. Alors, à ce moment-là, cela parvient jusqu'à moi, mais pas dans ce texte-ci.

Encore une fois, la consultation reste selon le bon jugement du responsable. Si le responsable ne voit pas d'accrocs à notre politique de programmes, à ce moment-là, il prend ses responsabilités et dit: je n'ai pas à consulter la Direction des programmes, je pense que, avec les corrections que je peux apporter, l'émission est conforme à la pratique habituelle d'un programme dans ce secteur d'activités, comme ce fut le cas dans celui-ci.

Le sénateur Langlois: Monsieur David, vous venez de parler de votre politique de programmes . . .

[*Traduction*]

Le président: Avant de prendre la parole, les membres du Comité et les autres personnes ici présentes auraient-elles l'amabilité de s'identifier pour notre gouverne et celle des interprètes?

Le sénateur Smith: J'invoque le Règlement. Puis-je vous demander, monsieur le président, s'il est possible que quelqu'un explique brièvement, à ceux d'entre nous qui étaient absents lorsque cette question a été discutée en Chambre, concept général du programme et la nature de la plainte. Nous sommes entre deux feux, et nous ne savons pas ce qui se passe de ni l'un ni l'autre des deux côtés.

Le sénateur Molson: Lisez le hansard.

Le sénateur Denis: Vous verrez bien.

Le président: Il serait préférable de poser cette question après avoir vu le film.

Le sénateur Desruisseaux: Avant cela, puis-je me permettre de dire que je ne suis pas très satisfait de la réponse de M. David à savoir qu'elle acceptation avait été faite sur cette question auparavant. Je ne sais pas si j'ai bien compris, mais je crois qu'il a dit qu'il n'était pas certain de ce qui s'était produit.

[*Texte*]

M. David: Ce que je vous dis c'est que le chef de service pour ce type d'émission revoit les textes et les discute avec des réalisateurs. A certains moments, il trouve son jugement assez sûr pour ne pas se reporter à la direction générale des programmes.

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur David, rapportez-vous seulement au programme discuté présentement, qu'est-ce qui est arrivé?

M. David: Je ne peux pas vous dire s'il y a eu consultation avec la direction des programmes, je n'étais pas là.

Le sénateur Desruisseaux: Vous ne pouvez pas le dire; qui peut le dire?

M. David: Ce serait le directeur des programmes.

Le sénateur Fournier: Qui était le réalisateur?

M. David: Jean Bissonnette.

Le sénateur Langlois: M. David, lorsque j'ai été interrompu tout à l'heure avec raison par le président, je faisais référence à votre remarque concernant votre politique de programmation. Étant donné que ce sketch a été accepté d'emblée par la Société, par l'intermédiaire de votre chef de service, qui, apparemment, n'a soulevé aucune question, n'a exprimé aucun doute sur la valeur de ce programme, est-ce que je dois en conclure que ce programme, selon vous, entre dans le cadre de votre politique de programmation?

M. David: Bien, vous savez, il y a une longue tradition d'émissions satiriques à Radio-Canada depuis les programmes comme «Carte blanche», «Chez Miville», «Les Couche-tard», c'est un type d'émission pratiqué dans toutes les émissions de radio et de télévision. Du côté du réseau anglais, vous avez ce même type d'émission. Donc, la politique des programmes autorise des émissions satiriques et sarcastiques et c'est un peu l'équivalent de la caricature

dans nos journaux. Donc, c'est tout à fait conforme à nos politiques et à la tradition des programmes.

Le sénateur Fournier: Est-ce que le parti québécois a déjà été l'objet d'une émission satirique.

M. David: Certainement, monsieur le Sénateur.

Le sénateur Langlois: Au réseau anglais. Maintenant, monsieur David, il a été question du réalisateur dans une de vos réponses, voulez-vous dire au comité que c'est lorsque ce contrat est intervenu avec les auteurs du sketch, que votre réalisateur a réellement donné un «in put», qu'il a dit à ces auteurs-là quel genre de représentation il voulait présenter.

M. David: D'abord, l'idée même de cette émission était de mettre en valeur l'une des comédiennes, bien sûr, des plus populaire au Canada français, Denise Filiatreault. Il s'agissait de montrer cette vedette sur toutes ses facettes. Comme vous le savez, elle chante, elle danse et elle est comédienne.

Le sénateur Langlois: Cela inclut des facettes politiques . . .

M. David: Je pense que la satire, bien sûr, porte souvent sur la politique, le social ou le culturel.

Le sénateur Langlois: Cela peut porter sur les facettes des convictions politiques de Denise Filiatreault.

M. David: J'ignore ses convictions politiques.

Le sénateur Bourget: Elle l'a déclaré publiquement, elle a été à une assemblée publique à Montréal. Monsieur David, remarquez bien que, dans notre travail, nous n'essayons pas de découvrir les convictions politiques des artistes invités. Il s'agit de savoir s'ils exercent bien leur profession. Alors, il s'agissait de savoir si on misait sur une très bonne comédienne. Par conséquent, on m'a demandé quelle était l'intention du spectacle, c'était celui-là, de mettre en vedette Denise Filiatreault sur tous les aspects de sa carrière. Évidemment, avec toutes sortes de thèmes, dont «Aurore l'enfant martyre» et, évidemment, une satire de la reine et une satire aussi, d'une visite chez le Gouverneur général.

Le sénateur Denis: En parlant de «satire», vous ne trouvez pas que «ça tire» un peu fort?

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur David, acceptez-vous la responsabilité du programme que nous allons regarder?

M. David: Oui, monsieur le Sénateur.

Le sénateur Bourget: Croyez-vous, monsieur David, que ce programme avait pour effet de promouvoir l'unité nationale?

[*Traduction*]

M. Picard: Monsieur le président, j'aimerais faire deux déclarations, une portant sur les évènements des deux dernières semaines et l'autre concernant la question de politique, qu'il serait peut-être préférable de discuter après avoir vu l'émission, puisque l'on aura à ce moment là une assez bonne idée des faits pour poser des questions.

Si je puis faire allusion au résumé de la situation présenté par Mme Pritchard, concernant les deux semaines qui ont précédé cette réunion, bien que je sois persuadé que le sénateur Langlois n'ait eu aucune intention de donner une mauvaise opinion de Radio-Canada, il se peut que l'on ait eu l'impression que cette société a tenté, d'une façon ou d'une autre, de retarder les procédures, de les changer ou de mettre le Sénat dans l'embarras en décidant de ne pas permettre le doublage ni l'utilisation d'un texte, et en insistant qu'il y ait traduction simultanée. Je crois que Mme Pritchard a souligné le fait que nous avons tenté de faire le meilleur travail possible au niveau de la traduction simultanée dans le délai accordé. En fait, je suis content que le sénateur Langlois ait soulevé la question, car étant donné ma réponse à cette question, les honorables sénateurs pourront mieux comprendre les frustrations que comporte la direction de cette société. Le fait est, honorables sénateurs, qu'il existe des raisons d'ordre juridique nous empêchant d'avoir recours au doublage ou à l'utilisation d'un texte et nous obligeant à nous servir de la traduction simultanée. Notre conseiller juridique est ici présent; peut-être que le conseiller juridique du Comité n'est pas d'accord avec lui, mais selon notre conseiller, nous ne pouvons doubler le film ou utiliser un texte car il s'agirait d'une infraction au droit d'auteur. Une telle mesure serait contre la Loi sur le droit d'auteur de ce pays et ces autres pays—lois qui, si je comprends bien, ont été adoptées par le Parlement.

Je tiens à préciser que les employés de la Société Radio-Canada n'avaient aucunement l'intention de retarder le débat ni de semer la confusion dans cette situation, en ce qui concerne la projection du film aux sénateurs dans la meilleure traduction possible et la présentation du texte français. Je ne sais pas si vous avez l'intention de discuter cette question, mais elle me semble très importante. Connaissant fort bien nos erreurs, monsieur le président, je ne voudrais pas que l'on commence la discussion en ayant l'impression que la Société Radio-Canada a tenté de quelque façon que ce soit de nuire à la présentation de ce texte.

Le sénateur Langlois: Puisque M. Picard a parlé de moi dans ses dernières observations, monsieur le président, j'aimerais tout d'abord dire que je n'ai aucunement eu l'intention de mettre la société Radio-Canada dans l'embarras. En fait, j'agissais tout simplement sous vos ordres, monsieur le président. Vous m'avez demandé d'obtenir de la documentation auprès de Radio-Canada pour la réunion de ce matin. J'ai transmis ce message à Mme Pritchard qui est ensuite entrée en rapport avec l'administration de la Société Radio-Canada. Je n'avais absolument pas l'intention de mettre qui que se soit dans l'embarras. J'essayais tout simplement d'obtenir autant de renseignements que possible en vue de la réunion de ce matin du Comité.

[*Texte*]

Le sénateur Denis: Combien auraient pu coûter les droits d'auteur.

M. Picard: Ce n'est pas seulement une question de—peut-être, que je pourrais demander à notre aviseur légal de prendre la parole dans un instant,—ce n'est pas seulement une question de coût des droits d'auteur. C'est que, pour les droits d'auteur, ils peuvent empêcher toute transformation du texte, et il y a aussi la question de traduction d'un texte humoristique ou autres.

Le sénateur Denis: Si vous voulez les payer, pensez-vous qu'ils vont refuser.

M. Picard: Ils l'on fait plusieurs fois, et je peux vous donner des exemples.

Le sénateur Fournier: Est-ce que le texte ne devient pas la propriété de Radio-Canada?

M. Picard: Le texte français, tel que fait. Par exemple, si un autre groupe voudrait avoir une traduction, disons en anglais ou en italien, ce n'est pas la propriété de Radio-Canada. C'est la propriété stricte et absolue des auteurs. Maintenant, je ne sais pas si vous voulez entendre notre aviseur légal sur cette question, mais nous n'avons pas la liberté de faire cela.

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur Picard, je ne crois pas que ce soit nécessaire d'entendre l'aviseur légal sur ce point, mais Radio-Canada, comme tel, a le droit d'examiner le texte et discuter du texte au préalable.

M. Picard: Cela est sûr, et M. David a dit «oui». Il est d'accord.

[*Traduction*]

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur le président, j'aimerais faire une autre observation, si possible, au sujet de ce qu'a dit M. David concernant . . .

[*Texte*]

à propos des normes que vous avez produites pour diriger le choix des programmes, si j'ai bien compris, monsieur David, vous avez ces normes, peut-on avoir une copie de ces normes? Deuxièmement, on a mentionné la politique générale des réseaux de l'État en rapport avec les émissions, la politique d'acceptation des programmes, ou la politique des programmes,—on l'a mentionné à plusieurs reprises ici,—pourrait-on obtenir copie de ce document de la politique dont vous vous servez?

M. David: Monsieur le Sénateur, on a une compilation des politiques de programmes dans les diverses activités, et nous avons ici un manuel comme celui-là que j'ai en main, on appelle ça «Program Policy», La politique des programmes. C'est un manuel rédigé à l'intention des réalisateurs, des journalistes, des cadres. Vous avez là les diverses émissions qui peuvent se présenter et les règlements commerciaux. Je vois, par exemple, pour les programmes d'information, la portée commerciale de l'information, que c'est une question de bon goût. Tout cela est préparé par les autorités de la Société pour les deux réseaux, le siège social, pour être ensuite accepté par le Conseil d'administration de la Société.

Le sénateur Desruisseaux: Je ne recherche pas, personnellement, à obtenir des explications sur les programmes commerciaux, mais simplement, les genres de programmation comme «Les beaux dimanches», les autres qui sont admis et qui peuvent être en discussion. C'est au sujet de ceux-là que les directives nous intéressent.

M. David: Évidemment, ce sont des directives générales, et chaque cas d'espèce est examiné au fur et à mesure qu'il se pose. Il y a des pièces de théâtre que l'on interdit de présenter. Il y a des films que l'on interdit nous-mêmes de présenter, par exemple, dépendant de l'heure, dépendant des régions, mais, les politiques de programme sont bien établies dans ce volume que je vous montre ici.

Le sénateur Desruisseaux: J'ai l'impression qu'il serait utile de l'avoir, monsieur David.

Le sénateur Fournier: J'aurais une question à poser soit à l'aviseur légal, soit à M. David; est-ce que la loi qui gouverne les activités de Radio-Canada défend la publication des coûts dont on s'informait tout à l'heure?

M. David: Je pense que M. Picard, ou l'aviseur légal, pourrait répondre à cette question, monsieur le Sénateur.

Le sénateur Fournier: Alors, nous le demandons.

M. Picard: Bien, écoutez, sénateur Fournier, je vais ajouter, je vais tenter de vous expliquer. Premièrement, le Comité a évidemment tous les droits de demander ces renseignements, et la Société va s'y soumettre. Traditionnellement, un comité, siègeant *in camera* peut examiner ces chiffres, et faire rapport. Le Comité ici à le pouvoir d'avoir tous les chiffres. Alors, si vous exigez les chiffres, nous allons les produire mais je pense que cela va un peu contre la tradition.

Le sénateur Flynn: Dans le cas actuel, il n'y a pas d'inconvénients?

M. Picard: Oui, je pense, parce que, pour ces programmes-là, il y a des salaires qui sont payés à des artistes, à des écrivains, etc., et ce sont des gens qui ne travaillent pas seulement pour Radio-Canada.

Le sénateur Fournier: Nous sommes bien sur le marché des élections, pas maintenant mais autrefois, où il y a une compétition assez sévère, et les comptes publics font état, jusqu'au dernier sou, de tous les argents que nous recevons du gouvernement.

M. Picard: Écoutez, je ne veux pas critiquer, sénateur Fournier, sénateur Flynn, si le Comité exige les chiffres, il les aura; s'il les exige publiquement, il les aura publiquement.

Le sénateur Flynn: Avant de prendre une décision, je voudrais savoir si, dans un cas particulier, vous y voyez des inconvénients? Vous dites que c'est contre la politique générale de dévoiler ces chiffres, mais, à supposer qu'on vous demanderait un chiffre global du coût de production de ce programme, il n'y aurait pas cet inconvénient de dévoiler des salaires ou des cachets payés aux artistes?

M. Picard: Non. Écoutez, Sénateur, encore là, ce n'est pas une objection de Radio-Canada, le fait est que c'est une longue tradition. Dans un comité, ceci se fait sous le couvert d'un sous-comité, *in camera*. Ce qui présente des problèmes, ce sont les cas individuels. Si vous demandez, par exemple, des chiffres en général, cela, en principe, ne représente pas de problème. Mais, encore là, je veux dire qu'on ne s'oppose pas à ce que vous les demandiez, on s'en rapporte à la tradition, mais, si vous exigez les chiffres, vous les obtiendrez.

Le sénateur Flynn: Je comprends votre réponse, en autant que le coût global de cette émission est concernée, vous n'y voyez aucun inconvénient à l'indiquer au Comité?

M. Picard: Non, j'ai dit les coûts moyens de tous «Les beaux dimanches». J'aimerais mieux ne pas les donner individuellement. Cependant, si vous le demandez, on peut vous les donner.

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur Picard, je crois qu'il est évident, plusieurs membres du comité se sont exprimés, tous dans le même sens, ainsi ceux qui ne sont pas membres du comité, —je ne suis pas membre, moi-

même—mais, on aimerait quand même examiner ces chiffres-là pour ce cas particulier. Personnellement, je pense que nos discussions au sujet de ces cas ne sont pas une perte de temps, mais que de telles discussions devraient quand même justifier, en quelque sorte, l'attitude que nous prenons. Nous voulons clarifier totalement cette histoire, en allant jusqu'àu bout.

M. Picard: Ce que je vous demande, sénateur Desruisseaux, mais je n'ai aucun pouvoir de le demander, excepté si ce n'est de la longue tradition qui existe, ce que je vous demande, c'est que nous vous présentions privément, à tous les membres du comité, les coûts, et que nous ne les fournissions pas publiquement. C'est tout ce que je vous demande.

[*Traduction*]

Le sénateur Beaubien: Monsieur le président, il me semble que le Comité a le droit de décider de lui-même quelles sont ses règles et ses usages. Nous pouvons également décider quelles questions nous voulons poser. Je ne suis pas d'avis que le témoin devrait nous dicter nos règles ni nos usages. Nous lui avons demandé quelle somme il a versée, nous voulons avoir une réponse.

[*Texte*]

Le sénateur Bourget: Je crois, monsieur le président, que la suggestion du sénateur Flynn éviterait les inconvénients que M. Picard a mentionnés. Personnellement, j'accepterais que le coût total de la production, à moins que d'autres de mes collègues demandent d'autres détails, personnellement, j'accepterais que vous nous donniez le coût total de cette production.

M. Picard: Privément, certainement.

Le sénateur Bourget: Privément.

Le sénateur Langlois: Bien, pas seulement le coût total, je crois que M. Picard était prêt à donner le coût du contrat.

M. Picard: Privément, oui.

Le sénateur Langlois: Je serais satisfait de cela.

M. Picard: Très bien.

[*Traduction*]

Le président: Je cours encore une fois le risque de vous demander s'il y a d'autres questions.

[*Texte*]

Le sénateur Denis: Pour revenir à l'acceptation des différents spectacles, comme président, quels sont vos pouvoirs et vos responsabilités? En avez-vous, et quels sont-ils?

M. Picard: Les responsabilités du président, comme vous le savez, sont très générales.

Le sénateur Denis: Très générales, vous dites?

M. Picard: Très générales, c'est la responsabilité de l'administration de la Société. Il est évident que le président de Radio-Canada, pas plus que le vice-président, ne peut voir tous les programmes qui sont produits; nous produisons 60,000 heures par année. A la rigueur, il peut arriver que nous soyons consultés sur des questions importantes. On a des aviseurs légaux, et on a des vice-présidents de réseaux, c'est un système décentralisateur, et le président et le vice-président peuvent être consultés à l'occasion.

Le sénateur Denis: Avez-vous été au courant de ce spectacle en particulier avant qu'il soit produit?

M. Picard: C'est-à-dire, pas ce qui est du spectacle, non.

Le sénateur Denis: Est-ce que ceux qui sont responsables de l'acceptation de ces spectacles vous font rapport?

M. Picard: Écoutez, Sénateur, je reviens à la phrase de M. David lorsqu'il a dit qu'il y a des décisions prises à certains niveaux. Si quelqu'un pose des questions, il faut qu'ils aillent à un niveau supérieur, soit à M. David, dans certains cas, soit jusqu'à moi.

Le sénateur Denis: M. David ne communique jamais avec vous?

M. Picard: A l'occasion, s'il y a des questions, il communique. Mais, on laisse les personnes de programmes prendre leurs décisions.

Le sénateur Denis: Alors, lorsqu'il s'agit de spectacles litigieux ou contentieux,—je ne sais pas comment vous voulez les appeler,—n'est-il pas normal que le Président soit au courant de ce qui se produit, je ne parle pas de musique, soit de la musique ou du folklore?

M. Picard: Cela arrive.

Le sénateur Denis: Est-ce que c'est arrivé dans ce cas-là?

M. Picard: Non.

Le sénateur Langlois: Monsieur Picard, si je comprends bien votre témoignage, il est à l'effet que, même s'il n'y a pas eu de consultation à votre niveau, ou au niveau de M. David, avant la présentation de ce sketch-là, vous avez tout de même passé un jugement de valeur après, et vous l'acceptez comme étant dans le cadre de votre programmation, de votre politique de programmation?

M. Picard: La question est très complexe, et j'aimerais y revenir tout de suite après.

Je pense que la question se pose à plus d'un niveau. Le premier niveau est: est-ce que Radio-Canada doit faire de la satire? Est-ce que c'est mauvais en soi? J'aimerais parler un certain temps là-dessus. Est-ce que c'est mauvais, en soi, que Radio-Canada fasse de la satire de certaines institutions importantes au Canada? C'est un premier point.

Le deuxième point: est-ce que ce programme, en particulier, va trop loin? Est-ce qu'il est drôle, ainsi de suite? Bien, c'est un peu comme avoir des idées personnelles. Je pense que la première question qui se pose est celle-ci: est-ce que la société Radio-Canada devrait ou ne devrait pas faire des programmes, faire de la satire au sujet de certaines de nos institutions?

Le sénateur Langlois: Il devrait au moins y avoir un choix de vos victimes.

Le sénateur Denis: Mais, cela peut porter à d'autre chose que la satire.

M. Picard: C'est de la satire légère.

Le sénateur Denis: Qui scandalise bien du monde.

M. Picard: C'est possible.

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur Picard, il y a eu, de fait, des protestations. Est-ce que vous avez reçu un courrier de protestations?

M. Picard: Je n'ai pas personnellement reçu un courrier de protestations.

M. David: Je n'ai pas les chiffres ici, parce qu'il y a beaucoup d'émissions, et c'est bien difficile de parler de courrier, mais, certains trouvent cela drôle, et certains trouvent cela irrespectueux.

Le sénateur Desruisseaux: Je parle de ce programme en particulier,—les autres ne nous intéressent pas.

M. David: A ce moment-là, ce n'est pas une personne qui est attaquée, ce sont des institutions qui font l'objet de la satire. C'est comme ça dans tous les pays du monde, y compris l'Angleterre, et la personne de la Reine n'y échappe pas, non plus, en Angleterre.

Le sénateur Langlois: Ils vont beaucoup plus loin puisque, maintenant, ils ont des bombes.

M. David: Je comprends,—mais la France aussi a fait, dans le temps, beaucoup de satire sur de Gaulle, et vous le savez. Ce sont des institutions, beaucoup plus que le président, qui sont en cause.

Le sénateur Langlois: C'est ce qu'on a dit sur l'ORTF aussi.

M. Picard: C'est une comparaison . . .

M. David: C'est une pratique qu'on a, à la radio et à la télévision, d'avoir de la satire, comme dans les journaux, il y a de la caricature; la radio et la télévision ont leur méthode particulière,—ils font des spectacles satiriques.

Si vous vous rappelez, par exemple, comme «Chez Miville» et «Les Couche Tard», c'était le même type d'émissions; il y avait là de la satire au sujet des hommes politiques, sur le syndicalisme, de la satire de toutes les autorités, que ce soit d'ordre financier ou d'ordre social ou culturel,—et sur des institutions de responsabilité. C'est une façon de verbaliser des tensions, et il est extrêmement important dans une société de trouver une disposition, une espèce d'ironie qui affirme la santé d'une société. C'est ainsi que les hommes ont toujours vu la caricature, et qu'on la voit, à Radio-Canada. Il est bien possible, parfois, qu'il y ait du mauvais goût, ou que l'on fasse des erreurs. Mais, là, je pense que l'on était sur le plan d'une satire, et que l'on ne voulait pas être méchant.

Le sénateur Langlois: Grossière.

M. David: C'est peut-être discutable, je l'admets. A preuve, on a reçu des protestations, mais on a aussi reçu du courrier de gens qui ont trouvé cela drôle.

Le sénateur Desruisseaux: Au sujet de ces protestations, j'aimerais savoir exactement ce que vous avez reçu. Est-ce que vous pourriez nous donner un tableau de ce qui s'est produit?

M. David: Malheureusement, je n'ai pas avec moi le rapport des relations avec l'auditoire, car je ne pensais pas avoir à traiter de cette question.

Le sénateur Desruisseaux: Est-ce que vous pourriez le fournir?

M. David: Nous allons le fournir, certainement.

[*Traduction*]

Le sénateur Langlois: Enfin, je tiens tout simplement à faire cette observation. M. Picard a parlé d'un recueil de règlements. Je ne sais pas si c'est ainsi qu'on appelle ce livre, mais j'aimerais savoir si on pourrait le mettre à la disposition de notre comité, par l'entremise de notre greffier, au cas où nous voudrions le consulter avant de traiter cette question. Est-ce possible?

M. Picard: Oui.

Le sénateur Flynn: M. le président, suite aux observations de M. David, j'aimerais demander à M. Picard s'il estime que la même éthique est applicable à une société de la Couronne tout comme aux postes privés de télévision, en ce qui concerne la satire de nos institutions.

M. Picard: Je suis content que vous ayez soulevé cette question de la satire, puisqu'en général le rôle de la société Radio-Canada est assez différent de celui des postes privés.

Le président: Chacun sait que vous êtes différent de tous les autres.

M. Picard: Qu'est-ce que la satire? Il ne s'agit pas nécessairement ici d'une question d'éthique bien qu'une éthique ferme soit essentielle, mais il s'agit en fait d'une question de principe. Devons-nous permettre la satire des institutions? Lorsque nous étudions une émission, certains croieront qu'elle va un peu trop loin alors que d'autres la trouveront drôle. Je ne sais pas; mais en termes de principe, je crois que la satire—et j'aimerais en parler un peu plus tard—constitue un problème très fondamental. Ce n'est pas un problème au niveau de l'éthique; il s'agit d'un concept de liberté. Je crois que la satire constitue un moyen tout aussi acceptable pour la Société Radio-Canada que pour le secteur privé.

Le sénateur Desruisseaux: Si je puis me permettre, M. Picard, lorsqu'on se sert d'expressions qui pourront servir de directives, il serait peut-être préférable de définir ces expressions. «La satire» devrait être définie de façon très précise, et si l'on parle de «ridicule» il faudra définir cette expression également.

M. Picard: Très bien. Encore une fois, je me vois dans l'obligation de vous donner une réponse très vague, mais je dirai que l'éthique de la Société, et celle du secteur privé devrait être la même puisqu'ils se servent tous deux des ondes publiques. En outre, je ne crois pas que l'on devrait avoir recours à la satire ni aux moyens de ce genre dans un but destructif. C'est là, selon moi, le principe fondamental.

Le sénateur Desruisseaux: Oui. Mais qu'est-ce que la satire?

M. Picard: La satire est un moyen de faire rire . . .

Le sénateur Desruisseaux: Exactement. C'est exact. On peut la prendre au sérieux ou jouer avec.

M. Picard: Lorsque Oscar Wilde déclare «Cette chose est beaucoup trop importante pour qu'on la prenne au sérieux», il fait une satire. Il s'agit d'une façon de changer la logique d'une chose afin de pouvoir la regarder sous un angle différent, et lui donner peut-être un aspect qui fera rire les gens. Les gens ont essayé depuis deux milles ans, à commencer par Aristote, de définir ce qui est drôle et ce qu'est le rire, et nous ne sommes guère plus avancés aujourd'hui. Nous savons une chose au sujet du rire et de la satire, c'est qu'ils ont tendance à apaiser la tension. La

satire, comme telle, n'a jamais tué personne. Elle tend plutôt à apaiser la tension.

Le sénateur Langlois: Mais elle pourrait détruire.

M. Picard: Je suis d'accord avec vous, elle pourrait détruire, et je suis d'avis que notre principe d'éthique devrait être le suivant, «Il ne faut pas détruire!»

Le sénateur Molson: Puis-je demander à M. Picard s'il estime que la Société Radio Canada devrait présenter des émissions politiquement orientées?

M. Picard: Vous parlez des nouvelles et des affaires publiques, ou de la satire?

Le sénateur Molson: Je parle des émissions. Prenons par exemple la satire.

M. Picard: En général, non. C'est ce que nous tentons de faire. Mais la satire, évidemment, comme les nouvelles, a une grande envergure. Si l'on parle de ce que je nommerais, et que d'autres personnes pourraient nommer le parti pris politique, je ne crois pas qu'il devrait exister comme tel. Parfois on s'en servira pour rire de certaines institutions ou pour les agacer, et parfois elle touchera des sujets qui n'ont rien à voir avec la politique, mais plutôt avec la vie sociale ou la personnalité.

Le sénateur Molson: Fait-on un effort en vue d'équilibrer ces directions?

M. Picard: Je crois que si.

[*Texte*]

Le sénateur Denis: Monsieur Picard, j'ai ici la Loi de la Radiodiffusion. L'article 3, paragraphe (*b*), dit:

> Le système de radiodiffusion canadienne devrait être possédé et contrôlé effectivement pas des Canadiens de façon à sauvegarder, enrichir et raffermir la structure culturelle, politique, sociale et économique du Canada.

Je voudrais savoir, monsieur Picard, si, dans un spectacle où vous ridiculisez la Reine, où vous ridiculisez le Gouverneur général, où vous ridiculisez les Anglais, où vous ridiculisez les Canadiens français, est-ce que vous ne faites pas un accroc à cet article 3 de la Loi de la Radiodiffusion?

[*Traduction*]

M. Picard: Je ne crois pas que je puisse répondre brièvement à cette question. Il faut que je vous donne une réponse élaborée. Je ne veux pas mal interpréter le point que vous soulevez. J'aimerais préciser que je ne me sens pas très agressif. Je suis plutôt dans une situation semblable à celle des premiers chrétiens qui regardaient les lions avant d'entrer dans l'arène.

Le président: Mais c'est loin d'être terminé.

M. Picard: Je le sais, monsieur le président.

Le sénateur Fournier (de Lanaudière): Ce n'était pas seulement les chrétiens qui affrontaient les lions.

M. Picard: Sénateur, je crois que vous vous demandez vraiment s'il s'agit d'une question de principe? C'est, à mon avis, une question très fondamentale. Si la société Radio-Canada, ou un organisme de radiodiffusion d'un pays quelconque, ou un journal ou quelque organisme que ce soit, se moque d'une institution ou d'un personnage comme la Reine, les généraux, le Premier ministre ou le Sénat . . .

Le sénateur Denis: Cela vous importe-t-il?

M. Picard: Je le dis, parce que cela nous préoccupe.

Le sénateur Denis: Je n'en suis pas sûr.

M. Picard: La question est la suivante: détruit-on l'unité du pays? Ma réponse est que si nous examinons notre démocratie parlementaire—et je ne pense pas avoir tort en disant ceci, car j'y crois fermement—l'une des facettes du Canada est le système britannique de la démocratie parlementaire, ce qui veut dire démocratie, liberté, et ainsi de suite. Je ne crois pas que l'on puisse demander à tout le monde de banir la satire dans leurs propos et leurs écrits même lorsqu'il s'agit de personnes haut placées, et j'aimerais vous le prouver par quelques exemples. Si l'on demande de banir toute satire, je ne crois pas que nous œuvrons à renforcer l'unité du pays.

J'aimerais discuter de ce point pendant quelques minutes encore. Je m'excuse de m'y attarder, mais je crois qu'il s'agit d'une question très importante. Dans quels pays la satire n'est-elle pas une institution publique? Nous pouvons les nommer. Il ne s'agit pas de l'Angleterre, du Canada ni des États-Unis. Du point de vue historique, l'une des premières mesures que prend un gouvernement totalitaire lorsqu'il subjugue un pays est d'éliminer complètement tout ce qui est satirique. Je ne crois pas qu'en prenant pour sujet de satire nos institutions, nous affaiblissons l'unité du pays.

Je vais vous raconter une histoire. Je revenais de la Yougouslavie où j'avais assumé la présidence d'un comité européen et en me rendant à l'aéroport je me trouvais en compagnie d'un des chefs de la radio yougoslave. Quelqu'un lui a demandé:» Faites-vous des blagues de nature politique? Vous moquez-vous de vos personnalités et de vos institutions politiques?» Il a répondu: «Oui, nous ne cessons de le faire. En Yougoslavie, il y a une nouvelle blague toutes les semaines. Pensez-y. Nous n'avons pas fait une nouvelle blague depuis trois mois et toutes les fois que nous n'en avons pas fait pendant trois ou quatre mois en Yougoslavie, une situation très grave s'est produite». Faire des blagues fait partie d'un système dans lequel nous vivons, et je ne crois que nous détruisons l'unité du pays en nous moquant et en riant de nos institutions.

Nous ne sommes pas porté à l'accepter, mais avec votre permission j'aimerais vous parler des blagues faites par la BBC qui comme vous le constaterez va beaucoup plus loin que tout ce que nous faisons au Canada. Il s'agit ici du principe fondamental de la liberté. Lorsque John F. Kennedy était président des États-Unis, tout le monde faisait des blagues au sujet du pablum à la Maison Blanche, de Bobby Kennedy qui s'amusait avec des canards dans son bain et qui se fâchait lorsqu'on les lui cachait. Tout le monde riait, tout le monde était content aux États-Unis. Nous n'avons pas entendu beaucoup de blagues ces derniers cinq mois.

En 1940, lorsqu'on a accusé Roosevelt d'être un dictateur car il demandait d'être le premier président à être élu pour un troisième mandat, il a accompli un geste très intelligent et politique qui lui a valu en même temps de remporter la victoire. Les journaux l'accusaient de vouloir soumettre le pays à son autorité, d'être un dictateur et ainsi de suite. A la demande de Roosevelt, Will Rogers l'a présenté comme candidat. Pendant une demie heure, Will Rogers s'est moqué de Roosevelt, et Roosevelt a ri de lui-même et tout

le monde a ri de Roosevelt, mais il a été nommé et ensuite réélu président.

Je crois qu'on peut juger de la santé intellectuelle d'une société par sa faculté de se moquer d'elle-même.

Le sénateur Desruisseaux: D'après vos propos, dois-je en conclure que vous approuvez l'émission «Les Beaux Dimanches» que nous allons visionner?

M. Picard: J'aimerais répéter la distinction que j'ai établie au début. Le principe est une chose, et nous venons d'en parler. L'émission elle-même est une question de jugement; peut-être que vous ne l'aimerez pas et que moi, je l'aimerai.

Le sénateur Langlois: Projetons le film.

Le président: Je ne commettrai pas encore l'erreur de demander s'il y a d'autres questions. Visionnons donc maintenant le film.

L'enregistrement de l'émission «Les Beaux Dimanches» est visionné.

Le sénateur Molson: Puis-je demander à M. Picard si l'on rembourse les commmmanditaires non satisfaits?

M. Picard: Tout dépendrait de la décision du Sénat. Si le Sénat croit que l'émission est bonne, il recevra peut-être une autre facture.

Le sénateur Robichaud: Monsieur le président, je crois qu'il faut établir une distinction entre la satire et l'indécence ou l'attaque réelle contre nos institutions politiques.

Tout comme vous, je viens de visionner l'émission de télévision et je ne peux qu'affirmer que du début à la fin, je n'ai cessé de rire. A mon avis, elle était vraiment satirique mais aucunement indécente. Je crois qu'il s'agit d'une bonne émission comique et je ne vois pas pourquoi on a fait perdre du temps au Sénat comme s'il n'était qu'une «chambre à débarras». Le Sénat est une institution active et à mon avis, nous avons perdu non seulement plusieurs minutes précieuses, mais peut-être une heure entière. A ce stade, je ne suis pas en mesure de critiquer cette émission, elle m'a plu et je me suis bien amusé.

Le sénateur Desruisseaux: Monsieur le président, combien de personnes ont regardé cette émission à Radio-Canada et aux postes affiliés?

[*Texte*]

M. David: Je dirais à peu près un million, un million et demi de spectateurs.

Le sénateur Robichaud: Monsieur le président, puis-je demander à certains sénateurs s'ils ont trouvé dans le programme quelque chose qui violait leurs principes?

Bien, sénateur Flynn, êtes-vous d'accord avec mes vues, mes pensées?

Le sénateur Flynn: Je crois que le programme n'est pas aussi, disons, scandalisant, je le regarde après vu, là, je ne l'avais pas vu la première fois.

Le sénateur Robichaud: Moi, non plus.

Le sénateur Flynn: Cela ne change pas la question. Il peut certainement y avoir des blagues de mauvais goût. Je parle en particulier de l'ouverture, la Reine pendue en l'air et les jambes en l'air, je pense que cela manquait certainement de goût. C'est certainement de la satire, dans ce sens-là. Mais, dans l'ensemble, je crois qu'on ne devrait pas aller si loin. Il y a certaines petites choses, comme cette ouverture, en particulier.

Ce qui m'intéressait davantage de ce programme, c'est l'occasion de la visite que nous rend M. Picard et les officiers de la société, c'était pour déterminer de quelle façon la Société exerce un contrôle sur l'initiative qui se prend à un autre niveau de présenter tel ou tel programme, que ce soit un programme de satire, que ce soit un programme d'opinion, dans le domaine des affaires publiques, par exemple, de façon à maintenir l'équilibre dont on parle souvent.

On a parfois l'impression qu'il y a des opinions qui reçoivent plus d'attention, des points de vue qui reçoivent plus d'attention que d'autres qui, pourtant, reflèteraient davantage l'opinion publique en général, des opinions marginales, je dirais, qui reçoivent beaucoup trop de temps à Radio-Canada. Je me demandais de quelle façon la Société opérait pour contrôler et équilibrer ses programmes d'opinion, et même ses programmes de satire.

M. Picard: Écoutez, il y a plusieurs méthodes de le faire. Premièrement, il y a les grandes politiques qui sont importantes et qui servent de «guidelines».

Deuxièmement, administrer Radio-Canada, c'est vraiment l'administrer au jour le jour. C'est certes visionner tous les programmes. On a toujours dit qu'on ne pouvait pas établir la balance dans tous les programmes en regardant un seul programme, il fallait regarder une série. Mais, on essaie le plus possible d'équilibrer cela. On a des études, on fait des études statistiques là-dessus, et je pourrais peut-être vous dire,—c'est peut-être une chose dont la Canada devrait être fier,—que, à Radio-Canada, le système d'analyse des données par ordinateurs est peut-être le plus avancé du monde.

Il y a aussi les politiques. Il y a aussi les critiques des gens. Il y a aussi les politiques fondamentales de «right of reply» ou du «fair balance», ou lorsque quelqu'un se sent visé, ou qu'il y a quelque chose de fait dans une direction qui lui apparaît nuisible ou que c'est trop partiel, ainsi de suite, il a le droit de revenir à Radio-Canada, et on le fait, pas très régulièrement, mais on le fait aussi souvent que cela nous est demandé et quand on juge que c'est vrai, ou nécessaire.

Remarquez que vous avez un système qui est d'une extraordinaire complexité, en fait, beaucoup plus complexe que le système américain, ou le système britannique. Mais, à l'intérieur des politiques de l'administration, ainsi de suite, on essaie autant que possible de maintenir la balance. Maintenant, il arrivera que des gens trouveront que nous allons trop dans une direction. Il arrivera que des gens trouvent que l'on ne va pas assez dans une autre direction, ou qu'on va trop dans l'autre direction. Il n'y a rien de plus édifiant que la lecture des critiques reçues à Radio-Canada, parce que, dans la même critique sur le même programme, on se fait dire des fois qu'on est allé trop à droite, puis trop à gauche. On essaie alors, se servant de notre jugement, de tout balancer. Ce n'est pas un problème facile, sénateur Flynn, car il y a plusieurs opinions. Il y a des groupes minoritaires importants, ainsi de suite, mais on essaie de balancer. Je pense que, et l'opinion souvent émise au comité parlementaire, est que, depuis

quatre ou cinq ans, on a fait un effort considérable, non pas pour vous dire ce que j'appellerais «contrôler» Radio-Canada, ce n'est pas le fait, mais pour établir l'équilibre, la balance dans les émissions de Radio-Canada. On a fait des efforts considérables dans cette direction.

Le sénateur Flynn: Vous savez, vous avez un système qui vous permet, à un moment donné, d'intervenir et de rétablir un certain équilibre.

M. Picard: Oui.

Le sénateur Flynn: : Mais, il y a, par exemple, prenons simplement ce programme-là, si j'avais été appelé à l'examiner, je suis bien certain que la scène d'ouverture, je ne l'aurais certainement pas présentée de la même façon. Je trouve qu'elle manquait de bon goût. Il y aurait de plus, deux ou trois petites choses que j'aurais corrigées.

Je suis d'accord que l'on puisse faire de la satire au sujet des hommes politiques. J'ajouterais que tout ce que l'on a fait, au sujet du premier ministre, du chef de l'opposition, et du chef des autres partis, c'est de bonne guerre, c'est normal. Je suis bien d'accord que c'est même important, que l'on puisse avoir ce genre de satire. Seulement, comme je vous dis, la question de la Reine, et du ridicule qu'on lui prête, je pense que c'est absolument de mauvais goût, parce que, après tout, elle joue un rôle officiel, c'est une institution, de plus elle ne peut pas se défendre, surtout comme femme, et je trouve que c'est manquer de bon goût, en tout cas.

M. Picard: Remarquez, premièrement, que ce que l'on peut dire au sujet de cette première partie, c'est qu'elle n'est peut-être pas très drôle. Il est sûr que, sur des questions de jugement comme celle-là, il arrive à un moment donné que les gens vont peut-être trop loin. Mais, ce qui frappera davantage les gens qui connaissent mieux Radio-Canada, c'est que, dans le fond, c'est une blague bien plus sur Radio-Canada que sur la Reine.

Le sénateur Flynn: Je comprends.

M. Picard: C'est beaucoup plus sur Radio-Canada que sur la Reine.

Le sénateur Flynn: Mais, cela devient subtil. Je dirais, en général, que le public va plutôt penser que Radio-Canada appartient à la Reine d'Angleterre.

M. Picard: Puis-je faire une distinction, sénateur, puisque j'ai entendu plusieurs remarques que ce n'est pas de la Reine d'Angleterre dont on parle, mais que c'est de la Reine du Canada.

Le sénateur Flynn: Oui, mais dans le contexte, on ne fait pas cette distinction. Ce sont des problèmes d'opinion. Je comprends qu'il y a des narrateurs, ou des commentateurs qui, vraiment, orientent l'opinion, grâce à Radio-Canada, dans un sens bien précis. On revient toujours avec des programmes qui tentent très souvent, si l'on veut, à saper notre système d'entreprise privée, ou des choses semblables.

M. Picard: Écoutez, il y a là une question de balance. Des fois on va aller trop loin. Il y a aussi la question de développer le professionnalisme à Radio-Canada, comme dans l'information, et c'est une question très difficile, mais c'est vers là qu'on veut s'en aller.

Vous avez remarqué que Radio-Canada a eu une grève sur les bras parce que, dans le cas de la United Aircraft, on a forcé les gens à aller questionner le «management» de la Société, et si vous vous rappelez, au mois de mai dernier, Radio-Canada a été fermée pendant sept jours parce qu'il y a eu un conflit là-dessus, et on a dit, premièrement, c'est un programme qui n'est pas balancé.

Le sénateur Flynn: Oui, je ne sous-estime pas les difficultés de votre tâche. Ce n'est pas nouveau, mais je me demande simplement si, avec l'expérience acquise au cours des années, vous avez trouvé une méthode?

M. Picard: La seule méthode vraiment valable, sénateur Flynn, c'est d'augmenter, et je pense qu'on a fait un long chemin là-dedans,—on a «Format 60»—d'augmenter, dis-je, la qualité professionelle du reportage et de l'analyse. C'est là notre objectif. Je pense qu'on a fait beaucoup de chemin, mais il en reste beaucoup à faire. Nos gens sont les premiers à nous le dire. Toutefois, je crois qu'on a fait beaucoup de chemin. Cependant, il arrive souvent à Radio-Canada des programmes sur des sujets extrêmement controversés. Je pense même à des choses extérieures où, à un moment donné, l'accord général des gens, malgré la difficulté du problème et la tension émotionnelle qu'il suscite, la qualité était formidable, personne ne critique. Le problème de notre société, de la société canadienne, de la société en général, et de la Société Radio-Canada en particulier, est un problème qu'on aura toujours, c'est-à-dire celui d'augmenter la qualité de l'analyse, du reportage, ainsi de suite. On a du chemin à faire dans cette direction, c'est sûr.

Le sénateur Flynn: Mais, vous avez certainement moins de contrôle sur votre personnel de production, qu'il y en a dans le secteur privé?

M. Picard: On en a dans un certains sens, oui, mais le secteur privé n'exerce certainement pas son contrôle de la même façon que nous. C'est entendu que nous sommes soumis aux lois fédérales, aux lois des unions, ainsi de suite. Nous sommes soumis à une structure de pensée, qui reflète,—et j'en parlais tantôt, pour moi c'est très important,—qui reflète le concept de liberté canadienne. A part de cela, nous sommes une immense organisation; il n'y a pas d'organisation privée aussi immense au Canada. CTV est une coopérative d'une multiplicité de stations. Radio-Canada, c'est une organisation. La question des salaires, je ne m'y oppose pas, mais les salaires payés à une station privée de Terre-Neuve sont les salaires de Terre-Neuve. C'est la même chose pour le gouvernement fédéral que pour la Société Radio-Canada, les salaires payés aux employés de la Société Radio-Canada à Terre-Neuve sont les salaires nationaux. On est pris dans cela. C'est une partie de notre problème. Mais on n'a pas, bien souvent, la flexibilité de l'entreprise privée. Toutefois, l'objectif demeure le même, et c'est d'augmenter en tout temps et de plus en plus la qualité du professionnalisme, du reportage, ainsi de suite. Je pense que cette qualité est déjà à un haut niveau, mais il y a toujours du chemin à faire dans cette direction.

Le sénateur Desruisseaux: Pour ceux qui ont eu l'avantage de connaître, par exemple, la famille Léger, je suis tout à fait frappé par le ridicule qu'on a essayé d'attacher à Mme Léger. Je vous comprends quand vous parlez de satire, mais je mets une distinction entre ce que j'appelle la satire admise, et très admissible, et le ridicule qui peut, non seulement nuire à ces gens-là dans leurs fonctions, dans leur acceptation par le public, mais encore les blesser personnellement par des choses qu'elles n'ont jamais représentées, quant à nous. Mme Léger, c'est ça, pour moi, et, quand j'ai vu ce qu'on a montré au sujet de Mme Léger, je

dois dire que je ne suis pas d'accord avec le sénateur Robichaud, qui semble accepter l'ensemble du programme. Pour la grande partie du programme, que j'ai vu pour la première fois ce matin, j'admets avec vous qu'il y avait peut-être des scènes qui ne sont pas trop acceptables . . .

M. Picard: Il y en a qui ne sont pas acceptables.

Le sénateur Desruisseaux: . . . et, dans le reflet d'une expérience comme la vôtre, s'il vous avait été donné de le faire, à la lumière de votre expérience, cela n'aurait pas été compris dans le programme, ou cela aurait été, pour le moins, discuté. Maintenant, j'ai été pendant 12 ans dans le domaine du secteur privé de la télévision et de la radio; ce fut une expérience très intéressante et consolante pour moi, et, sous certains aspects—

Le sénateur Robichaud: Et payante.

Le sénateur Desruisseaux: C'est le cas de le dire—sauf pour le CBC, dont on ne recevait que 50 p. 100 des honoraires,—mais j'ai toujours protesté contre cela. Cependant, il y a six ans que j'ai laissé ce domaine, et je dois vous dire que je suis d'accord avec vous concernant la difficulté qu'il y a de conduire personnellement, et comme nous le voulons, certains programmes.

Quant à la mention que vous avez faite, concernant les modes du syndicalisme, et les domaines de liberté agissante dans le syndicalisme—personnellement, je les comprends très bien, et il faut, autant que possible, éviter d'arrêter la création des artistes. Mais, dans tout cela je pense que nous pouvons aider, même un peu, les artistes en surveillant, leur travail. On a peut-être passé un peu trop rapidement sur l'acceptation de ce programme, pour la petite partie de quelques secondes au début, la scène de Mme Léger, et les références au premier ministre, et il y en a qui sont peut-être admissibles, mais pour moi, c'était de mauvais goût.

Je tenais à faire mes observations sur cette situation, même si je ne suis pas membre de ce comité.

Le sénateur Langlois: Il semble qu'on est en voie de chambarder un peu la procédure normale d'un comité de ce genre. Nous sommes au stage de l'interrogatoire des témoins, et on a déjà eu des expressions d'opinions, des jugements de valeur, si je puis m'exprimer ainsi, qui devraient être émis seulement lorsque le comité sera à considérer le rapport qu'il devra faire, s'il décide d'en faire un.

Ayant fait ces observations, je ne veux pas intervenir avec le sénateur Robichaud, mais, après l'avoir entendu, et avoir entendu le sénateur Desruisseaux, je crois que les opinions varient avec les gens. Il ne faut pas oublier que ce programme-là n'était pas destiné à un comité de sénateurs, mais qu'il était plutôt destiné au peuple canadien, en général—des gens qui n'ont pas les mêmes moyens de vérifier la véracité des faits qu'on leur présente à l'écran, comme nous pouvons l'avoir. De plus, il était également destiné à des gens, qui, étant comme nous dans le jeu de la politique, savent faire la part de ce qui est réellement du jeu politique et de ce qui est en-dehors de celui-ci. Mais, lorsqu'on attaque des institutions comme celle de la monarchie, qui est l'autorité en général, je ne parle pas de la Reine du Canada et de la Reine d'Angleterre, c'est l'autorité suprême au pays, et que ces gens-là, qu'on attaque à travers les institutions, ne peuvent pas, comme le politicien, descendre dans la rue pour se défendre, ils ne peuvent pas répondre au ridicule qu'on veut jeter sur eux, c'est là que c'est bien mauvais. C'est de cette façon qu'on détruit l'autorité établie dans un pays.

De plus, lorsque j'ai présenté cette motion en Chambre, le seul but que je poursuivais, et que, d'ailleurs, je poursuis encore, c'est que le Parlement garde un certain contrôle sur cette société de la Couronne, car la Société Radio-Canada est une agence de Sa Majesté. Il faut donc garder un certain contrôle afin que, si l'on permet ce genre de programmes, l'on y mette au moins un peu plus de mesure.

Le sénateur Asselin: Il faudrait changer la loi si on veut faire cela.

Le sénateur Langlois: Pas nécessairement. La loi dit clairement que la Société Radio-Canada est une société de la Couronne et un agent de Sa Majesté. C'est l'article 40 du "Broadcasting Act", je l'ai devant moi ici. Je peux vous le lire, si vous le voulez . La Société est mandataire de Sa Majesté et je crois qu'on va y mettre la mesure. Le sénateur Flynn, tout à l'heure, a indiqué une certaine mesure qu'on pourrait y mettre, mais je crois qu'il est, à l'heure actuelle, trop à bonne heure dans nos débats pour passer des jugements de valeur. Nous avons encore des témoins à questionner. Nous avons également le président du CRTC qui, lui, a la surveillance de tous ces réseaux, autant privés que publics, de radio et de télédiffusion au Canada, et qui pourra nous dire si, réellement, cela entre, des programmes de ce genre, dans les cadres des fonctions qu'il doit remplir, ou s'il doit intervenir. Tant que nous n'aurons pas eu tous ces témoignages, tant que nous n'aurons pas eu le loisir d'aller au fond des choses concernant ce programme, et la programmation de la Société Radio-Canada, je crois que nous devons réserver notre opinion, et que nous l'exprimerons lorsque nous serons appelés à considérer le rapport du comité.

Ceci dit, je suggèrerais que nous continuions à poser les questions aux témoins présents ce matin, et je n'ai pas l'impression d'avoir perdu mon temps. Si seulement cette séance-ci ce matin a pour but de mettre un peu les autorités de Radio-Canada aux abois, peut-être que, à l'avenir, il y aura quelqu'un, lorsque que quelque chose est présenté à la télévision ou à la radio, il y aura quelqu'un en autorité qui pourra parler et les ramener au pas. Je crois que le Parlement ne devrait pas abdiquer son droit, le droit qu'il a dans ce sens-là.

Le sénateur Asselin: J'aurais une autre question à poser. Combien de critiques avez-vous reçues de groupes sociaux, ou de groupes minoritaires, ou du public en général, à la suite de ce programme-là? Est-ce que vous avez ce détail?

M. David: Oui, nous gardons, dans un service qui s'appelle «Relations avec l'auditoire», tous les téléphones qui nous parviennent et, avec le contenu des téléphones, évidemment assez rapide, même télégraphique, comme on a dit tantôt, et on peut mettre ces rapports à la disposition du comité, si le comité en fait la demande.

Le sénateur Asselin: Je proposerais qu'on puisse produire ce rapport, ou ces statistiques, s'il vous plaît, si le comité est consentant.

Le sénateur Langlois: Vous ne parlez pas de publication, seulement d'un dépôt de documents?

Le sénateur Asselin: Seulement un dépôt de documents.

Le sénateur Robichaud: Monsieur le président, je voudrais établir ma position d'une façon tout à fait claire. La

dernière déclaration du sénateur Langlois est parfaitement correcte. J'ai l'impression—je ne voudrais pas exonérer Radio-Canada pour tous les programmes produits par Radio-Canada—mais je pense toujours que Radio-Canada devrait être sous le contrôle du Parlement, et, si j'ai dit que nous perdions notre temps ce matin, peut-être que, dans l'ensemble, on ne perd pas notre temps ce matin. Je pense que c'est du temps bien dépensé, même si on s'attaque au programme que nous venons de voir, dans ce programme je trouve qu'il y a très peu de choses offensives. Il y a des programmes de Radio-Canada que je n'approuve pas du tout. Je trouve qu'ils sont écœurants. Celui-ci en particulier, sauf la scène où la Reine commence à danser, j'ai trouvé cela un p'tit peu disgracieux. De plus, je trouve que cela n'ajoute absolument rien au programme.

Le sénateur Langlois: Avez-vous vu «La Sagouine»?

Le sénateur Robichaud: J'ai vu «La Sagouine», et l'auteur de «La Sagouine», c'est la belle-sœur du sénateur Michaud.

Le sénateur Denis: Est-ce qu'on doit penser que les Acadiens qui viennent du Nouveau-Brunswick, en particulier, ne peuvent pas faire autre chose que de laver les planchers?

Le sénateur Robichaud: Jamais de la vie. «La Sagouine» c'est de goût. Chez-nous, ce ne sont pas tous des sagouines.

Le sénateur Denis: Bien, si on a bien vu le spectacle, est-ce que cela ne fait pas penser que les Canadiens français ont des positions de laveurs de planchers, et de porteurs?

Le sénateur Robichaud: Jamais de la vie. Vous tirez des conclusions.

Le sénateur Denis: Vous avez entendu les noms qui ont été mentionnés: boucher, cuisinier, des positions minimes.

Le sénateur Robichaud: Et, que dire de M. Léger?

Le sénateur Denis: M. Léger, ils l'ont ridiculisé d'une autre façon, et ils ont dit: bien, c'est un Canadien français qui a réussi, mais qui fait mal son travail.

Le sénateur Robichaud: En tous les cas, c'est une question d'opinion.

Le sénateur Denis: Il ne faut pas oublier que c'est un auditoire canadien français qui écoute cela. Et puis, à un moment donné, bien, il doit se dire: on se fait jouer, on est révolté. Ils peuvent être révoltés de voir comment les Canadiens français sont traités dans le pays. Alors, si Radio-Canada a pour fonction de faire l'unité canadienne, quand on a une compagnie de la Couronne qui ridiculise une race plutôt que l'autre, ce n'est pas de nature à unir le Canada.

Le sénateur Langlois: Les remarques du sénateur Denis doivent être considérées dans le contexte politique du Québec actuellement.

Le sénateur Denis: C'est en plein ça.

[*Traduction*]

M. Picard: Rien n'indique que Mme Léger ne remplisse pas sa tâche correctement. Je ne vois pas comment vous pouvez dire cela.

[*Texte*]

Le sénateur Langlois: Est-ce que vous pensez que les débardeurs du port de Montréal ont la même idée que vous?

M. Picard: J'ai travaillé un an et demi avec les débardeurs.

Le sénateur Langlois: Écoutez, je me suis servi de l'expression «débardeur».

M. Picard: Écoutez, ce qui m'apparaît le plus fondamental, ce n'est pas méchant. C'est comme lorsque les enfants, le jour de Noël ou le Jour de l'An, font une satire de leurs parents, et qu'ils rient d'eux. En tout cas, chez-moi, ils en font beaucoup. Ce n'est pas méchant.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Monsieur le président, j'aimerais faire quelques observations à M. Picard. On a déjà accusé Gilbert Keith Chesterton, célèbre homme de lettres britannique, d'être un propagandiste. Le mot était alors péjoratif. Chesterton répondit dans un essai que tout ce qu'il écrivait avait un but, autrement il serait un imbécile. En pensant à cela, je dois dire que tout ce qui est présenté à Radio-Canada, où dans tout spectacle, a un but. Ce but est parfois de divertir. Selon moi, cette émission était une insulte à la Reine. Plus qu'une satire, c'était une moquerie. Je n'aime pas être en désaccord avec mon collègue, le sénateur Robichaud, que je côtoie depuis longtemps en politique et ailleurs, mais ce spectacle tente, selon moi, non pas de détruire la monarchie, telle que nous la connaissons au Canada ni notre façon d'accepter la Reine comme notre souveraine, mais de semer le doute dans l'esprit du public canadien, probablement dans la partie impressionnable de la population canadienne, et de suggérer nous pouvons nous passer de la monarchie. La première partie du programme était une insulte à notre état de souveraineté au chef de notre état souverain, et il en est de même des railleries adressées non seulement à Mme Léger mais à sa famille et à son beau-frère, le cardinal.

J'aimerais, dans ces conditions, connaître les lignes directrices. Le sénateur Langlois les a demandées; il dit qu'elles nous seront communiquées, mais quelles sont-elles, à l'égard du bon goût? Quelles sont-elles pour un programme qui doit être revu avant d'être présenté au public? Quelles sont-elles quant au danger d'une propagande conçue, non pour renverser notre souveraineté mais pour inciter à renverser notre souveraineté?

M. Picard: Sénateur Riley, nous vous remettons ces lignes directices, mais je vous signale la diversité des opinions exprimées ici ce matin. Vous la retrouverez chez quatre personnes de Radio-Canada qui regardent un même programme. A un moment donné, quelqu'un dit, «Nous diffusons» et un autre: «Non, nous ne diffusons pas.» Si des directeurs de Radio-Canada étaient réunis ici et si nous avions à juger de ce programme, quelle serait leurs réponses? Ce matin, j'ai entendu des gens dire que ce programme n'était aucunement injurieux tandis que d'autres ont prétendu qu'il l'était. Je conçois que certaines personnes puissent penser qu'il était de mauvais goût et j'en connais d'autres qui ont réagi violemment. C'est notre problème et il n'existe pas de solution rapide, car c'est une question de jugement. Il est impossible de dire ce qui est bon et ce qui est mauvais. Parmi les sénateurs ici présents, il y a des

opinions très différentes provenant de gens très différents. C'est le problème même auquel nous nous heurtons lorsque nous discutons de ces choses. Parfois, les émissions sont effectivement de mauvais goût, mais parfois aussi elles sont sur la limite. Vous dites alors «La plus grande partie du programme est bonne, mais certaines choses ne conviennent pas très bien. Mais l'émission est bonne dans l'ensemble et nous devrions la présenter.» Nous nous posons les questions mêmes que vous vous posez; nous ne sommes pas différents de vous, soit dit sans vouloir vous offenser.

J'aimerais faire ressortir encore une fois ce point, tout désolé que je sois d'être en désaccord avec vous, sénateur Riley, et, sauf le respect que j'ai pour votre opinion, je ne saurais convenir avec vous que ce programme, implicitement, consciemment, ou de toute façon que ce soit, n'était pas agencé en vue de détruire le sentiment que les Canadiens nourrissent envers la monarchie.

Le sénateur Denis: Il l'était. Pensez-vous que les séparatistes n'ont pas goûté ce programme?

M. Picard: Voulez-vous parier? Je le dis parce que je ne le sais pas de fait, je ne suis pas séparatiste. Mais je parie qu'ils l'ont trouvé ennuyeux.

Le sénateur Denis: Après tout, il attaque la confédération et la constitution.

M. Picard: Pas du tout. Lorsque Bob Hope fait un spectacle d'une heure . . .

Le sénateur Denis: Laissez Bob Hope en paix. Parlez du Québec, des Canadiens français, du programme que nous avons vu.

M. Picard: C'est une question complexe, j'en conviens avec vous. Mais permettez-moi de dire, bien que je sois peut-être dans l'erreur, qu'en tant que Canadien je craindrais d'introduire dans Radio-Canada, C.B.C. ou le gouvernement un principe voulant que les Canadiens anglais aient le droit de faire des choses que le réseaux français n'a pas le droit de faire. Je craindrais vraiment et je dirais que, si vous voulez encourager le séparatisme, c'est là justement ce qu'il faut faire. Le fait est que les Britanniques se moquent de leur reine et, comme je vous l'ai dit, un film de la BBC va encore plus loin. Les gens scandalisés par notre film le seraient dix fois plus par le film de la BBC. C'est encore une fois une question de jugement; mais il me semblerait très dangereux d'établir le principe—peut-être suis-je dans l'erreur et si tel est le cas veuillez me le dire—que Radio-Canada ou les Canadiens français n'ont pas comme les Canadiens anglais le droit d'employer la satire. Je n'y ai pas beaucoup réfléchi jusqu'à maintenant, mais il me semblerait, comme je l'ai dit, que ce serait très dangereux. Il y a des tensions au Québec.

Le sénateur Denis: Il faut dire cependant que la CBC appartient au gouvernement fédéral, est aux frais des contribuables canadiens et que vous produisez des programmes qui ont tendance à séparer les Anglais et les Français, la province de Québec des autres provinces. Vous pouvez voir les médiocres emplois que les Canadiens français ont dans ce programme. C'est révoltant. Cela signifie que nous sommes maltraités et cela suppose que le gouvernement fédéral ne sert à rien. Qu'ont-ils contre la reine? Qu'ont-ils contre le gouverneur général? Contre les sénateurs? Contre l'emploi que détient le Québécois dans la confédération? Ne pensez-vous pas que ce programme attaquait la confédération? Comme la dit le sénateur Riley, il y a un but dans tout programme produit et présenté.

M. Picard: Oui, et ce but est de divertir. Si vous aviez comme moi sept enfants et deux ou trois téléviseurs, vous vous promèneriez sans arrêt pour contrôler tous les programmes.

Le sénateur Denis: D'après moi, le but de la satire est de faire rire les gens de ce qui se passe.

M. Picard: Oui.

Le sénateur Denis: Si un programme n'attaque pas la monarchie, les Canadiens français ou le gouverneur général, alors il n'est pas drôle du tout?

Le sénateur Riley: Nous admettons la satire sur le Sénat. Il y en a beaucoup. Il en vient de tous les organismes d'information et d'ailleurs. Il y a toujours des tentatives d'abolir le Sénat.

Le sénateur Langlois: Règlement!

Le sénateur Riley: Nous admettons cette satire. *La Sagouine* a été présentée pour divertir, non pas pour critiquer le Nouveau-Brunswick. Nous prenons seulement un aspect de la vie et nous tentons de la rendre comique. Sénateur Denis, lorsque les Québécois cesseront de faire des blagues au sujet du gouvernement fédéral, de la Reine et de tout ce qui s'y rattache, il sera temps de s'inquiéter.

Le sénateur Denis: Il ne s'agit pas d'une blague. Vous vous détruisez vous-même parce que vous appartenez à l'organisation fédérale, et vous présentez un programme qui semble séparer l'organisation fédérale de la province de Québec.

Le sénateur Langlois: Monsieur Picard, votre sens de l'humour semble différer du nôtre et je vous le concède, mais quant à l'observation que vous avez faite au sujet de la BBC, voulez-vous dire que vous comparez la situation en Angleterre à la situation politique au Québec?

M. Picard: Je ne suis pas un journaliste politique, mais je serais porté à croire, d'après ce que j'ai lu et entendu, que la situation en Angleterre est pire que celle que nous avons ici.

Le sénateur Langlois: A l'heure actuelle? Vous pensez que la situation politique en Angleterre est pire que la nôtre? Vous plaisantez. Vous connaissez nos conflits avec le Québec, et n'oubliez pas les événements d'octobre 1970. Je ne les ai pas oublié moi.

M. Picard: Vous me parlez maintenant à titre personnel et je l'accepte. Je ne suis pas un expert dans ce domaine, et j'espère que ces déclarations ne sont pas considérées comme des déclarations sur la politique de la société. Mais il y a en ce moment plus de problèmes en Angleterre qu'il y en a au Québec.

Le sénateur Langlois: Je conviens qu'il y a des problèmes économiques, mais ce ne sont pas des problèmes politiques.

Le sénateur Riley: En Angleterre, on ne préconise pas en soi le reversement du gouvernement constitutionnel ou de la souveraineté. Les séparatistes écossais veulent seulement être autonomes, devenir en quelque sorte une province. Ils veulent être décentralisés et avoir leur propre gouvernement, mais sous l'autorité de la Reine. Je pense que c'est la même chose pour les Gallois.

M. Picard: Je me sens très gêné d'en discuter parce que vous me parlez maintenant beaucoup plus à titre person-

nel. Je pense qu'il n'y a rien dans ce programme, et je crois que le sénateur Robichaud a dit la même chose, qui vise à détruire la monarchie.

Le sénateur Riley: Le sénateur Robichaud et moi-même avons des responsabilités semblables envers la province du Nouveau-Brunswick. Depuis des années, nous avons hâte d'augmenter le nombre de programmes français, non seulement au Nouveau-Brunswick mais dans les Maritimes en général, parce que nous voulons que nos enfants soient éduqués en français, peut-être pas entièrement, mais nous voulons certainement leur donner la possibilité de devenir bilingues. Au Nouveau-Brunswick, nous admettons le bilinguisme, comme dans d'autres provinces. Cependant, si nous augmentons le nombre de programmes français, que ce soit dans des postes existants ou dans de nouveaux postes français, je serais très inquiet qu'un de mes enfants voit un programme comme celui-ci, parce qu'il pourrait l'influencer à cet âge impressionnable. Il montre un manque de respect envers la monarchie. Donc, si nous allons avoir plus de postes français et plus de programmes français dans les Maritimes, je crains sérieusement après avoir vu ce programme. Il en est de même d'autres programmes de Radio-Canada—je n'entrerai pas dans les détails maintenant—qui sont injurieux d'après le sénateur Robichaud. Lorsque nous nous opposons ou que nous critiquons, on nous dit «Vous pouvez contrôler vos programmes, si vous ne voulez pas que vos enfants les voient, fermez la télévision!» Nous sommes constamment l'objet de la satire. Cependant, la satire est une chose, le ridicule et le cynisme en sont d'autres.

M. Picard: Vous savez, il y a tellement de gens qui ont une opinion là-dessus. Aimeriez-vous prendre dix minutes pour regarder un programme de la BBC?

Le sénateur Riley: Il s'agit d'un autre pays. Nous ne nous intéressons pas à ce qui se passe dans d'autres pays. En ce qui concerne la monarchie dans notre pays, nous nous réservons le droit de ne pas suivre l'exemple de la Grande-Bretagne où des États-Unis. Je me souviens d'avoir parlé à M. Saint-Laurent dans une gare de chemin de fer, et d'avoir dit que peut-être nous devrions adopter la diplomatie britannique. Il m'a répondu avec brusquerie et m'a dit «Nous créerons notre propre diplomatie.» Laissons la BBC en paix. Tout ce qui a été dit s'applique aux programmes de Radio-Canada, et nous ne devrions pas avoir tirer à des exemples de la BBC. Je ne suis pas d'accord avec nombre de choses présentées par la BBC ou par les réseaux américains. Je parle maintenant en tant que Canadien au sujet de Radio-Canada qui est une institution canadienne, une société de la Couronne appartenant à tous les contribuables. Elle appartient, non pas au gouvernement fédéral comme un sénateur l'a dit, mais à toute la population du Canada. Je pense que les fonctionnaires de Radio-Canada devraient tenir compte des susceptibilités de toute la population canadienne lorsqu'ils déterminent ce qui est de bon goût.

M. Picard: C'est ce que nous tentons de faire. Il se peut que nous ne réussissions pas toujours, mais nous essayons. Prenons cet exemple. Il existe différentes interprétations du programme, et c'est la même chose pour chaque programme. C'est une question de jugement. Parfois nous faisons des erreurs; d'autres fois nous faisons ce qu'il faut. D'après ce que j'ai entendu, nous faisons rarement ce qu'il faut mais parfois cela arrive. Le fait est que, toutefois, lorsque nous regardons un programme, lorsque nous tentons de juger un programme, nous nous heurtons exactement aux mêmes problèmes auxquels vous faites face aujourd'hui. Les opinions divergent, les gens réagissent différemment, et vous tentez de prendre la meilleure décision que vous pouvez.

Le sénateur Langlois: M. Picard, pour clore cette allusion à la BBC, je pense que nous avons assez de nos propres erreurs sans importer les erreurs des autres, de quelques pays que ce soit.

M. Picard: Touché!

Le sénateur Molson: M. le président, est-ce que cette séance est enregistrée en plus d'être interprétée?

Le président: Non, sauf les annonces publicitaires!

Le sénateur Molson: Je les ai remarquées. M. le président, j'aimerais faire une autre observation: Je pense qu'il est amplement évident que ce programme est entièrement—peut-être pas entièrement mais dans une grande partie—une question de goût, et qu'il y a une différence. A mon avis toutefois, la grande majorité de ce comité pense que le programme en question était d'un mauvais goût extrême. C'est ce que je crois aussi pour ce qui est des petites sections de ces ce programme mentionnées trois ou quatre fois déjà, et je peux vous assurer que je ne veux pas m'acharner sur cette affaire. Sauf en ce qui concerne ces parties, je pense que le programme aurait pu être extrêmement bon. Cependant, il m'a donné une impression de mauvais goût et je pense que c'est probablement le sentiment du comité en général.

Le sénateur Langlois: Vous devriez être remboursé pour cette publicité.

Le sénateur Molson: Ce serait très difficile.

Le sénateur Riley: Le sénateur Molson ne voit pas tous les spectacles qu'il commandite.

Le sénateur Molson: Nous n'avons pas ce privilège.

Le sénateur Langlois: Vu que vous avez commandité un programme de ce genre, vos ventes vont beaucoup baisser.

Le sénateur Flynn: Parfois la mauvaise publicité . . .

Le sénateur Langlois: . . . aide?

Le sénateur Flynn: Oui.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

[*Texte*]

Le sénateur Fournier: Si vous me permettez une dernière remarque, monsieur Picard, nous nous apercevons, à peu près tous les jours, que vous avez des gens au service français de Radio-Canada qui se croient propriétaires du microphone dont ils se servent pour nous parler, et qui en profitent pour passer leurs messages de gauchistes, de séparatistes, de n'importe quoi, pourvu que c'est contre l'autorité, pourvu que—et souvent c'est même dégoûtant,—pourvu que cela soulève les gens dans leur ligne de pensée. C'est contre cela que nous voulons protester. On ne veut rien leur imposer, qu'ils pensent ce qu'ils veulent personnellement, mais, de prendre un microphone qui appartient à tout le monde, et de s'en servir comme leur propriété personnelle pour passer un message anti-canadien du commencement à la fin, et qui est, je dirais, la plupart du rempli d'insinuations, on se retrouve souvent, à la maison, et on se dit: eh! bien, c'est Radio-Canada. Alors on prend le 10. Cela se produit presque tous les jours, car on en a assez

de ces gens-là, qui ne s'identifient pas. Qu'ils soient ce qu'ils veulent dans la vie privée, cela ne nous concerne pas, il n'est pas question de leur imposer nos vues. Seulement, ce qui est regrettable, c'est que les microphones de la nation servent à des gens qui veulent détruire cette même nation.

Le président: D'autres questions?

Le sénateur Asselin: Monsieur le président, moi, j'ai vu ce programme à mon domicile. J'ai certaines réserves, mais, dans l'ensemble, j'ai bien ri, parce que j'ai l'impression que, si dans une société on est incapable d'avoir le sens de l'humour et de la satire, je commence à avoir des doutes sur la majorité de la société. C'est l'opinion que j'en ai eue.

Je ne veux pas dire par là que Radio-Canada fait toujours bien les choses. Au contraire, il y a beaucoup de critiques à l'égard de Radio-Canada. Il y a évidemment des passages dans cela qui ont peut-être blessé certaines personnes ou certaines institutions. Mais, à la minute qu'on va arrêter de faire de la satire ou de l'humour, on va arrêter les gens,—peut-être, de ne pas critiquer trop ouvertement,—mais de se poser des questions sur nos institutions. J'ai l'impression qu'on va commencer à se poser certaines questions sur la maturité de notre société. Évidemment, comme vous avez dit tout à l'heure, il est peut-être impossible pour la Direction de visionner tout ce qui se passe, parce que les plans de planification doivent être extrêmement difficiles. Lorsque j'ai vu ce programme, chez-moi, j'ai évidemment trouvé qu'il y avait des choses osées. Je n'ai pas été offusqué au point de dire que Radio-Canada avait présenté un programme de mauvais goût. J'aime la satire, j'aime l'humour. J'ai bien l'impression que vous n'avez pas eu du Gouverneur général, ni de la Reine, si de M. Trudeau, la suite de ce programme. De plus, lorsqu'on arrêtera de critiquer ou de faire de la satire sur les hommes publics, et sur les institutions, ce sera pas mal «dull», si vous me permettez l'expression. C'est l'impression que j'ai du programme. Je ne dis pas cela pour laver Radio-Canada de toutes les fautes qu'elle peut commettre, comme l'a dit tout à l'heure un certain sénateur, il y a des fois, évidemment, que le message de certains groupes passe plus facilement à Radio-Canada qu'ailleurs à d'autres stations, ou d'autres institutions de télévision.

Bien, c'est la responsabilité des dirigeants de Radio-Canada de voir à mettre de l'ordre dans leur affaire. Quant à moi, je dis que la satire et l'humour doivent continuer à exister.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je crois qu'il a été établi clairement, et si cela ne l'a pas été, je veux le répéter, qu'il n'y a personne qui a suggéré que la satire comme telle devait disparaître. Tout ce qu'on demande, c'est que l'on y mette de la mesure, et qu'on ait du respect pour certaines institutions, comme pour certaines personnes qui n'ont pas l'avantage des politiciens de descendre dans la rue, et se défendre, si jamais ils sont attaqués.

Une autre observation que je désire faire à la suite des remarques du sénateur Fournier, lorsqu'il dit qu'il y avait des gens de certaine politique qui avaient peut-être plus de facilité que les autres de passer certains messages, je veux rappeler seulement une petite anecdote, un fait qui s'est produit assez récemment. C'est alors que le procureur du F.L.Q. au Québec sortait de prison la matin. Il avait été envoyé en prison pour trois ou quatre mois pour mépris de Cour. Il sort de prison le matin, et, le soir, comme une célébrité, il est invité au programme «Appelez-moi Lise», et puis il passe un message. On lui a donné le réseau français de Radio-Canada pour transmettre le message des F.L.Q. Cela c'est mauvais. Et, si ce n'est pas mauvais, je me demande où on s'en va.

Le sénateur Fournier: C'est comme cela presqu'à tous les jours.

Le sénateur Langlois: Appelez cela de la liberté, si vous voulez, mais moi je l'appelle de la licence.

Le sénateur Denis: Le lendemain des élections municipales, c'est le candidat séparatiste à la mairie qui a été interviewé, et non pas le maire.

Le sénateur Langlois: Il n'était pas important, le maire!

Le sénateur Asselin: Il n'a pas voulu y aller, au programme.

Le sénateur Flynn: Dans le cas, monsieur le président, où vous prenez connaissance d'une erreur de jugement ou d'un excès quelconque de la part de certains producteurs d'émissions, etc., est-ce que vous lui imposez des sanctions ou des réprimandes, ou quelque chose du genre? Est-ce qu'il y a quelque chose qui arrive?

M. Picard: Très souvent. Des foix, quand vous pensez aux erreurs qu'on fait, et que vous les trouvez nombreuses, vous devriez penser aux erreurs que l'on pourrait faire. C'est arrivé très souvent.

Le sénateur Flynn: Je vous pose la question, sans parti pris, parce que c'est pour avoir une réponse que j'ignore.

M. Picard: Ah! oui. Cela arrive très souvent, et quand il semble vraiment clair que c'est répétitif, et que les avertissements se succèdent, il est arrivé très souvent qu'on a laissé partir des gens.

Le sénateur Fournier: Avez-vous eu des résultats?

M. Picard: Bien, il y a eu des résultats de toutes sortes. Il y a, depuis cinq ans, des gens qui sont partis de Radio-Canada, sénateur Fournier, et il y en a plusieurs. Certains parce qu'ils voulaient bien partir, d'autres parce qu'ils ne rencontraient pas nos normes. Écoutez, je ne veux pas venir justifier Radio-Canada, ni dire qu'on a eu raison, mais, pour revenir à ces questions, il y a eu une grève de cinq jours à Radio-Canada, dont vous avez entendu parler; il y a eu une grève des réalisateurs parce qu'on a forcé la réalisation à couvrir l'administration de la United Aircraft. C'est un exemple où, non seulement il y a des blâmes, mais, en plus de cela, on a dit aux gens: vous ne le ferez pas. Alors, on le fait, certainement.

Le sénateur Langlois: Le Bureau des Gouverneurs de McGill a eu des problèmes semblables la semaine dernière, si je comprends.

M. Picard: Oui.

Le sénateur Langlois: Maintenant, monsieur Picard, est-ce que je conclus, de votre témoignage, quoique vous n'êtes pas agréable, mais, est-ce que je conclus de votre témoignage, et je ne m'attendais pas que vous étiez pour le faire ici ce matin, que vous dîtes qu'il se peut qu'il y ait eu des erreurs de commises quant à cette représentation, mais, j'en conclus tout de même que vous devez être heureux d'avoir eu notre opinion au sujet de ce programme, et que je suis persuadé que vous en tiendrez compte dans la mesure du possible.

M. Picard: Écoutez, je vous remercie de ce que vous dites, c'est que j'allais dire, c'est vrai, et peut-être que je vais m'adresser en anglais un peu.

[*Traduction*]

Même s'il est difficile de comparaître devant un comité du Sénat, j'estime que nous ne venons pas ici assez souvent. C'est la première fois que je comparais devant vous. J'espère qu'à l'avenir, nous aurons plus souvent l'occasion de nous réunir pour discuter et tirer profit de votre façon de voir. Je pense que cela nous permettrait de mieux nous comprendre.

[*Texte*]

Le sénateur Langlois: Lorsque j'a fait cette remarque, monsieur Picard, j'avais, comme vos réalisateurs, un «purpose in mind». C'était d'abord de répondre à mon ami le sénateur Robichaud sur l'observation que nous avions perdu notre temps. Deuxièmement, de vous dire, de vous faire le message que l'on peut vous demander, à l'occasion, de revenir de nouveau.

M. Picard: Il me fera toujours plaisir de revenir. Je trouve que ce n'est pas arrivé assez souvent dans le passé.

[*Traduction*]

Le sénateur Riley: Le sénateur Robichaud tâche toujours de voir le bon côté des choses.

Le sénateur Robichaud: Je suis optimiste de nature.

Le président: Il n'y a pas d'autres questions, M. Picard, voulez-vous ajouter un mot à votre déposition?

M. Picard: J'aimerais simplement répéter que, même s'il est difficile de faire face aux membres du comité, il est très utile de le faire et il faudrait témoigner plus souvent. Nous serons très heureux de comparaître à nouveau devant vous.

Le sénateur Riley: M. le président, je me demande si l'on pourrait remettre à chacun des membres du comité un exemplaire du livre des directives dont parlait le sénateur Langlois.

M. Picard: Certainement.

Le sénateur Langlois: Est-il volumineux?

M. Picard: Non. Nous en ferons parvenir un exemplaire à chaque membre du comité.

Le sénateur Riley: Non expurgé, s'il vous plaît.

Le sénateur Desruisseaux: Si M. Picard comparaît encore devant nous, M. le pésident, il pourrait peut-être expliquer certaines directives.

M. Picard: Je serai heureux de le faire.

Le sénateur Langlois: M. le président, je crois comprendre que le Président du CRTC comparaîtra devant nous ultérieurement. Serait-il possible de retenir le ruban magnétoscopique de ce matin, au cas ou il ne l'aurait pas vu?

M. Picard: Nous ne vous le laisserons pas ce matin, sénateur Langlois, mais il serait facile de le faire plus tard, puisque nous l'avons apporté ce matin, sur préavis de 48 heures.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, une date provisoire a-t-elle été fixée pour M. Juneau?

Le président: Je ne crois pas.

Le comité suspend ses travaux.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Fascicule nº 4

LE MERCREDI 11 DÉCEMBRE 1974

Seule et unique séance sur le bill S-18 intitulé:

«Loi concernant l'Association de Transport Aérien International»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)

28221—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget

Les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	McElman
Burchill	Molgat
Davey	O'Leary
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
Langlois	Welch—(20)

(Quorum 5)

**Membres d'office*

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 26 novembre 1974:

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Macnaughton, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Fournier (*de Lanaudière*), que le bill S-18, intitulé: «Loi concernant l'Association de Transport Aérien International», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Macnaughton, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Fournier (*de Lanaudière*), que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier

Procès-verbal

Le mercredi 11 décembre 1974

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le bill S-18 *intitulé:* «Loi concernant l'Association de Transport Aérien International».

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Bourget, Flynn, Forsey, Graham, Petten et Riley. (7)

Présent, mais ne faisant pas partie du Comité: l'honorable sénateur Macnaughton.

Aussi présent: M. E. R. Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire.

Témoins:

De l'Association de Transport Aérien International:

M. Knut Hammarskjold,
Directeur général;

M. J. G. Thomka-Gazdik,
Conseiller général;

M. D. Gordon Blair,
Conseiller.

Une discussion s'engage au cours de laquelle deux lettres sont lues et déposées par M. Blair; après quoi, et sur motion du sénateur Graham, il est décidé qu'on fasse rapport du bill sans amendement.

A 10 h 05, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,
Mme Aline Pritchard.

Rapport du comité

Le mercredi 11 décembre 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill S-18, intitulé: «Loi concernant l'Association de Transport Aérien International» a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 26 novembre 1974, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,

J. Campbell Haig

Le comité sénatorial permanent des Transports et des Communications

Témoignages

Ottawa, le mercredi 11 décembre 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déféré le bill S-18 concernant l'Association de Transport Aérien International, se réunit aujourd'hui à 9 h 30, pour étudier le bill.

Le sénateur J. Campbell Haig (*Président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, j'ai reçu une lettre du secrétaire légiste et conseiller parlementaire disant que le bill est recevable dans sa forme actuelle. Qui prendra la parole au nom de l'Association de Transport Aérien International?

M. D. Gordon Blair, conseiller, association de transport Aérien International: Monsieur le président, je suis le conseiller de l'Association. A ma gauche se trouve M. Knut Hammarskjold, le directeur général, et à ma droite M. Julian Thomka-Gazdik, conseiller.

Le président: Si vous souhaitez faire une brève déclaration, je vous invite à le faire. Nous vous écoutons.

M. Knut Hammarskjold, directeur général, Association de Transport Aérien International: Monsieur le président, je dirais peut-être quelques mots sur la création de cette association. Elle a été fondée immédiatement après la guerre au moment où les gouvernements et les compagnies aériennes tentaient de mettre sur pied un système de transport aérien universel pour répondre aux besoins futurs des pays et des nations. Les gouvernements créèrent l'O.A.C.I., dont le siège social est à Montréal, et invitèrent les compagnies aériennes à les aider à prendre en charge un des principaux aspects qui n'était pas du ressort des gouvernements, tel qu'il est apparu dans la convention de Chicago, c'est-à-dire l'aspect économique.

De plus, le système de transport aérien ayant un caractère universel, et nécessitant de ce fait un très haut degré de standardization, tant du point de vue technique que économique, les gouvernements par le biais de l'O.A.C.I., jugèrent nécessaire l'apport de certains experts, et, pour ce faire, créèrent l'I.A.T.A.

De toute évidence, les exigences après la guerre étaient passablement différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Après la guerre, le système était principalement composé de vols réguliers. Aujourd'hui, d'autres lignes sont en service, dont les vols affrétés représentent environ 20 p. 100.

L'amendement proposé consiste, de fait, à adopter le système de vols affrétés à nos besoins actuels.

Il y a un an, les compagnies aériennes au sein de L'I.A.T.A., reconnaissant l'importance du secteur des vols affrétés, ont suggéré d'établir une conférence sur ces vols au sein de leur organisation, avec, bien entendu, l'approbation des gouvernements. On a prétendu qu'on empêcherait ainsi les transporteurs exploitant des vols affrétés de participer à des discussions revêtant pour eux une grande importance.

En fait, le présent amendement est un complément destiné à permettre aux transporteurs exploitant des vols affrétés de prendre part aux discussions, si tel est leur désir. Je dois spécifier que les ententes négociées sont d'un caractère consultatif et exigent toutes l'approbation du gouvernement, qui sont responsables des services publics. C'est, je crois, tout ce que j'avais à dire à ce sujet.

Le sénateur Bourget: Combien de compagnies organisant des vols affrétés ont voulu se joindre à l'IATA?

M. Hammarskjold: Jusqu'ici, aucune. Nous n'avons pas voulu, pour des raisons d'intégrité, solliciter la candidature de nouveaux membres, avant de savoir si nous pouvions satisfaire à leurs besoins. Nous ne le ferons pas, parce que nous ne comptons pas sur la quantité. C'est l'aspect qualitatif qui devrait les inciter à demander leur adhésion.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, pourrions-nous avoir quelques précisions sur le mot «supplémentaire»?

M. Hammarskjold: Le mot «supplémentaire» est utilisé particulièrement dans le vocabulaire de l'aviation nord-américaine pour caractériser un type de transporteur qui est censé suppléer aux services assurés par des vols réguliers. On les appelle ailleurs, soit «indépendants», «non-soumis à un horaire régulier», ou «vols affrétés». Aujourd'hui, le mot «non-soumis à un horaire régulier» n'est plus employé, parce que environ 87 p. 100 des vols supplémentaires ou indépendants sont en fait des services programmés.

Le sénateur Graham: Avons-nous un exemple de cela au Canada?

M. Hammarskjold: Vous avez probablement un bon nombre de transporteurs indépendants qui offrent des services affrétés. Un de ceux-là est, je crois, la compagnie Wardair.

Le sénateur Graham: D'accord, mais en terme de services supplémentaires offerts aux transporteurs réguliers.

M. Hammarskjold: Je pense que c'est une expression utilisée seulement par le CAB. Nous ne l'utilisons pas; elle n'apparaît nulle part dans nos documents officiels.

Le sénateur Flynn: Est-ce que cette loi par laquelle l'association est incorporée est le seul statut de l'association internationale? Est-elle élaborée au Canada pour le monde entier, ou pour une partie du moins?

M. Hammarskjold: Ce statut est à la base de nos opérations mondiales et c'est pourquoi d'autres pays dépendent de votre Parlement pour adapter leur activité.

Le sénateur Flynn: Le siège social est à Montréal?

M. Hammarskjold: Oui.

Le sénateur Flynn: Et vous vous occupez avant tout d'établir les tarifs aériens pour ensuite obtenir l'approbation des gouvernements concernés?

M. Hammarskjold: Nous avons deux tâches principales. L'une relève du domaine technique, où, pour des raisons de sécurité et pour certains nombres d'autres raisons, les compagnies aériennes doivent aviser les gouvernements, par le biais de l'OACI, de ce qui concerne les activités et les techniques. D'autres intéressent le domaine économique c'est-à-dire les taux et tarifs, pour lesquels les sociétés aériennes qui sont, je crois, signataires d'environ sept cents accords bilatéraux intergouvernementaux, sont chargées de négocier, et, par le fait même, de soumettre des recommandations.

Le sénateur Flynn: Les affréteurs doivent-ils faire approuver leurs tarifs par le gouvernement de la même manière, disons, que les lignes régulières?

M. Hammarskjold: Il n'y a pas de règle générale pour les vols affrétés. Chaque pays a ses propres règlements, ce qui entraîne une certaine incohérence du système dans le monde.

Le sénateur Flynn: Qu'apporterait ce bill à ces transporteurs?

M. Hammarskjold: Il leur donnerait l'occasion de négocier, sinon d'approuver les tarifs des vols affrétés qui doivent servir de référence dans le système des tarifs aériens. Vous savez probablement que, durant les dix ou quinze dernières années, il y a eu, dans le domaine des vols affrétés, quelque 50, 60 ou 70 faillites, parce qu'il n'existait aucun système. Les compagnies les plus faibles ont tout simplement disparu et il en est resulté toutes sortes de conséquences, sociales et autres, tant pour le public que pour les employés.

C'est pourquoi, les gouvernement de l'Atlantique nord, y compris le Canada, les Européens et les États-Unis, ont depuis deux ou trois ans, entrepris des négociations bilatérales afin de trouver un système commun qui permettrait d'intégrer un tarif de base pour les vols affrétés, évitant ainsi cette concurrence continuelle et implacable entre ces compagnies.

Durant les deux dernières années, les gouvernements ont même demandé que les compagnies aériennes, c'est-à-dire les transporteurs affrétés et les services réguliers, puissent, grâce à une dispense spéciale, s'asseoir à la même table et discuter des tarifs des vols affrétés. Cette initiative sentait l'improvisation. Nous avons, de fait, fourni un service de secrétariat, mais nous sommes restés à l'écart. Ainsi, il a été possible de mettre sur pied un organisme permanent et ordonné auquel les transporteurs affrétés et les autres peuvent recourir, s'ils le désirent. Ce n'est pas quelque chose qui soit imposé.

Le sénateur Bourget: Ce bill nous a-t-il été présenté à votre demande?

M. Hammarskjold: Nous l'avons demandé lors de notre assemblée générale à laquelle assistaient 111 compagnies aériennes. Nous avons une sorte de parlement qui s'est réuni à Montréal, en septembre, cette année.

Le sénateur Bourget: Avez-vous discuté de ce bill avec la Commission canadienne de transport?

M. J. G. Thomka-Cazdik, C.R., conseiller général, Association internationale de transport aérien: J'ai discuté de ce bill avec M. Cope. Ce dernier m'a permis de rapporter qu'ils étaient au courant, mais ils ne se croyaient pas tenus de faire des commentaires à ce sujet. Il n'est pas de notre ressort d'en faire sur ce bill, pour le moment.

Le sénateur Flynn: S'ils avaient l'intention de s'opposer au bill, ils en feraient certainement.

M. Hopkins, conseiller légiste parlementaire: Puis-je intervenir? D'habitude, nous ne demandons pas l'opinion de la Commission canadienne des transports, puisqu'elle a le caractère d'une cour de justice. Nous avons vérifié auprès du ministère des Transports et toute critique viendrait du Ministère plutôt que de la Commission.

M. Thomka-Gazdik: Le ministère des Transports nous a signifié par lettre qu'il ne s'oppose pas à ce bill.

M. Blair: M. le président, on pourrait peut-être déposer cette lettre.

Le président: Oui.

Le sénateur Flynn: Il semblerait utile de déposer cette lettre. On gagnerait ainsi du temps.

M. Blair: Nous avons aussi reçu une lettre du ministère de la Consommation et des Corporations: il ne s'oppose pas à l'amendement. Pourrions-nous la déposer aussi?

Le président: Oui.

Le sénateur Bourget: Le sénateur Grosart a posé des questions concernant le bill durant le débat de deuxième lecture.

Le sénateur Macnaughton: Je pense que ces deux lettres déposées devant le comité répondent aux questions du sénateur Grosart, monsieur le président. Il serait peut-être utile que M. Blair lise ces lettres.

Le président: Oui

M. Blair: Monsieur le président, la première lettre est adressée à l'étude légale Herridge, Tolmie Gray, Coyne & Blair. Elle est datée du 8 novembre 1974 et signée par M. L. J. Shields, Conseiller, Administration aérienne, Transport Canada. Elle se lit comme il suit:

> Sujet: Association internationale de transport aérien
>
> Nous regrettons d'avoir tardé à répondre à la lettre que vous avez adressée le 2 octobre 1974 à M. J. T. Gray Conseiller légal du Ministère des Transports, au sujet de la modification des articles traitant de l'incorporation de l'association ci-dessus mentionnée.
>
> Je suis habilité à dire que le Ministère des Transports ne s'oppose pas aux dits amendements.

L'autre lettre, datée du 8 octobre 1974, est adressée à M. John M. Coyne, C.R. membre de l'étude légale Herridge Tolmie, Gray, Coyne & Blair. Elle est signée par Digby Viets, conseiller légal, Ministère de la Consommation et des Corporations, et se lit comme il suit:

> *RE: ASSOCIATION DE TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL*
>
> Nous accusons réception de votre lettre datée du 2 octobre 1974 à laquelle vous avez joint une copie d'un avant-projet de loi de bill d'initiative privée amendant la loi d'incorporation de l'Association mentionnée ci-haut.

Si l'avant-projet de loi était proposé à ce ministère en vue d'amender les statuts d'une société incorporée conformément à la partie II de la loi sur les corporations canadiennes, le contenu du bill serait acceptable.

Du fait que ce bill doive être étudié par le Parlement en tant qu'amendement à un bill d'initiative privée du parlement, il ne semble pas opportun que nous mentionnions ou non si notre ministère à quelque objection à cet avant-projet.

J'en ai discuté au début de septembre avec M. Cliff Kennedy conseiller-adjoint, service juridique, ministère des Transports.

Le président: Y a-t-il d'autres questions ou observations?

Le sénateur Flynn: Monsieur le président je propose qu'on fasse rapport du bill sans amendement.

Le président: Est-il convenu de ce qu'on fasse rapport du bill sans amendement.

Les honorables sénateurs: Convenu.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974-1975

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Vice-président: L'honorable MAURICE BOURGET

Fascicule nº 5

LE MERCREDI 19 FÉVRIER 1975

Deuxième séance sur l'examen de l'émission télévisée intitulée:

«Les Beaux Dimanches»

(Témoin: Voir le procès-verbal)

28342—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget

et les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	McElman
Burchill	Molgat
Davey	O'Leary
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
Langlois	Welch—(20)

(Quorum 5)

**Membres d'office*

Ordre de Renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 31 octobre 1974:

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Denis, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner l'émission intitulée: «Les beaux dimanches», télévisée le 28 avril 1974 sur le réseau français de la Société Radio-Canada, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Procès-verbal

Le mercredi 19 février 1975.

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, se réunit aujourd'hui à 9 h 30.

Présents: Les hon. sénateurs Bourget (*vice-président*), Denis, Flynn, Langlois, McElman et Petten. (6).

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les hon. sénateurs Lapointe (*Président du Sénat*), Asselin, Desruisseaux, Fournier (*de Lanaudière*) et Thompson. (5)

Le Comité poursuit l'examen de l'émission télévisée intitulée: «Les Beaux Dimanches».

Témoin:
M. Pierre Juneau,
Président,
Conseil de la radio-télévision canadienne.

A 12 h 10, le Comité entreprend à huis clos l'étude de l'article suivant du programme des travaux.

A 12 h 40, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,
Mme Aline Pritchard.

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le mercredi 19 février 1975.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 afin d'examiner une émission intitulée «Les Beaux dimanches» qui a été présentée le 28 avril 1974 par le réseau français de la société Radio-Canada, et de présenter par la suite un rapport sur cette étude.

Le sénateur Maurice Bourget (Président suppléant) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président suppléant: Honorables sénateurs, notre ordre du jour concerne l'examen de l'émission «Les Beaux dimanches». Notre premier témoin est M. Juneau qui, comme vous le savez, est président du Conseil de la radio-télévision canadienne. Je lui ai demandé ce matin s'il avait une déclaration à faire avant que nous ne débutions, mais M. Juneau m'a répondu qu'il préférait que les membres du Comité lui posent des questions; je demanderai donc au sénateur Langlois, qui est l'auteur de la motion, de commencer à poser des questions.

[*Texte*]

Le sénateur Langlois: Monsieur Juneau, nous sommes très heureux de vous avoir parmi nous ce matin et je crois que je suis en partie responsable de votre présence ici. Si j'ai commis une erreur de jugement, en faisant ceci, je crois que je n'ai pas à demander d'être pardonné, parce que cela nous aura causé un plaisir de vous avoir parmi nous.

Je vais commencer mes questions en rappelant au comité la législation qui régit la radio et la télévision au Canada. Je vous référerai, d'abord, à la première partie de la Loi sur la radiodiffusion, particulièrement au paragraphe 3, qui établit la politique de la radiodiffusion pour le Canada, et qui commence par énoncer le principe que les entreprises de radio et de télévision sont de propriété du domaine public, que le système doit être contrôlé et possédé par des Canadiens, que les personnes autorisées à exploiter une telle entreprise sont responsables de leurs propres émissions, mais sous réserve des règlements généralement appliqués. Ensuite, que la politique de radiodiffusion canadienne doit être de haute qualité,—c'est le paragraphe d) de l'article 3,—et qu'elle doit utiliser particulièrement des ressources canadiennes créatrices.

J'en passe, et j'arrive au sous-alinéa 4 de l'alinéa g) de l'article 3, qui établit le principe que le service national de radiodiffusion devrait contribuer au développement de l'unité nationale et exprimer constamment la réalité canadienne. Je crois que ceci suffit pour établir ce que le législateur désire que soit notre politique de radiodiffusion pour le Canada.

Maintenant, si je passe à la partie 3 de la même loi, j'arrive à la création du Conseil de la Radio-Télévision canadienne, qui est celui que vous présidez, monsieur Juneau. Je constate que votre organisme a des pouvoirs, qui se trouvent définis à l'article 16,—les pouvoirs du Conseil,—et je crois que ce n'est pas nécessaire de vous rappeler quels sont les pouvoirs que vous détenez concernant le système national de radiodiffusion en ce pays.

Vous avez un pouvoir de contrôle et de surveillance sur les émissions, et surtout, je crois, à moins que je ne me trompe, votre pouvoir primordial est celui d'assurer que la politique de la radio-télévision canadienne, établie par l'article 3 de la loi, soit respectée, qu'elle soit observée au Canada.

Ayant établi ces aspects de la législation de la radiodiffusion, j'aimerais vous demander, monsieur Juneau, de quelle façon sont exercés vos pouvoirs?

M. Pierre Juneau, président, Conseil de la Radio-Télévision canadienne: Monsieur le sénateur, voulez-vous cela de façon générale, ou par rapport à la question que nous discutons aujourd'hui?

Le sénateur Langlois: De façon générale.

M. Juneau: De façon générale, disons que le Conseil a un pouvoir de réglementation, et il a un pouvoir de surveillance. Pour expliquer, on peut peut-être utiliser le terme anglais: «Regulation and supervision.» Ce n'est pas seulement «Regulation».

Ces pouvoirs de réglementation, disons si on considère comme réglementation tout ce qui a force de loi,—si je puis dire,—les règlements qu'on peut considérer eux-mêmes établis par le Conseil, en vertu de la loi. Il y a aussi une autre technique que la loi attribue au CRTC: c'est l'établissement de conditions de licences qui ont aussi,—et je ne sais pas si on peut le dire, pour vous qui êtes avocats,—qui ont force de loi, mais, en tout cas, qui ont une valeur considérable de coercition. Il y a aussi des pouvoirs plus généraux de surveillance, qui sont plutôt des pouvoirs de persuation, si je puis dire.

Maintenant, pour tenter de répondre à votre question de façon plus précise, j'aimerais peut-être en venir à la question des programmes, puisque c'est le secteur qui vous intéresse, et non pas l'attribution des licences.

En matière de programme, je crois que vous avez cité l'article 3, et il y a un paragraphe auquel il faudrait attirer l'attention par rapport à la discussion de ce matin: ce serait le paragraphe qui dit que toute personne autorisée à exploiter des entreprises de radiodiffusion soit responsable des émissions qu'elle diffuse, et que le droit de la liberté d'expression, la liberté des personnes de capter les émissions, sous les réserves des lois qui sont généralement applicables, sont incontestés.

Donc, il semble y avoir, dans cet article-là, une insistance de la part du législateur pour faire porter le poids de la responsabilité des émissions individuelles sur les déten-

teurs de licences eux-mêmes, et non pas sur le CRTC,—sous réserve, cependant, des lois et règlements généralement applicables, je pense.

Eh bien, dans la loi, il y a le texte, les paragraphes que vous avez cités, et qui ont trait au contenu canadien, qui ont trait à la longueur des émissions, etc. Je pense donc qu'on en vient aux règlements eux-mêmes, qui peuvent avoir été établis par le CRTC, à la suite de l'article 3, paragraphe *c*). On a un règlement, le Règlement numéro 5 du CRTC, qui est déjà assez ancien, et c'est le seul règlement qui peut être appliqué dans des cas comme celui dont nous parlons ce matin, et qui dit qu'il est interdit à une station, ou à un exploitant de licence, de diffuser,

(a) toutes choses contraires à la loi;

(b) des images ou des propos blessants pour toutes races, religions ou croyances;

(c) toutes présentations visuelles ou tout langage obscène, indécent ou blasphématoire;

(*d*) toutes nouvelles fausses ou trompeuses.

Il y a d'autres paragraphes, mais ils ne se rapportent pas à ce que nous discutons ce matin.

Le sénateur Langlois: Je comprends, monsieur Juneau, que ce règlement numéro 5, dont vous venez de faire lecture, se réfère surtout au paragraphe *b*) de l'article 3, qui dit

> que le système de radiodiffusion canadienne devrait être possédé et contrôlé effectivement par des Canadiens de façon à sauvegarder, enrichir et réaffermir la structure culturelle, politique, sociale et économique du Canada.

M. Juneau: Oui, sans doute, et ceci découle aussi du paragraphe *c*).

Le sénateur Langlois: Au point de vue de la loi.

M. Juneau: C'est le paragraphe *c*) qui fait allusion aux règlements eux-mêmes.

Le sénateur Langlois: Puisque vous avez établi des règlements, puis-je vous demander, maintenant, s'il y a des sanctions pour violation de ces règlements particuliers, et quelles sont, de façon générale, ces sanctions?

M. Juneau: D'abord, il y a une intervention, qui doit être faite devant les tribunaux à la suite du bris du règlement. C'est donc à la cour à déterminer, selon le cas, quelle est la pénalité imposable.

Le sénateur Asselin: Il n'y a pas de comité de discipline?

M. Juneau: C'est le seul recours possible, et c'est un recours aux tribunaux, en vertu des règlements.

Le sénateur Langlois: Avant d'aller à l'extrême, monsieur Juneau, avant d'aller devant les tribunaux, avez-vous une politique qui veut qu'il y ait, d'abord, un rappel à l'ordre de la part de votre organisme?

M. Juneau: Dans des cas où il y a une entrave très évidente à un règlement—il y a, par exemple, un règlement qui dit qu'on ne doit faire que douze minutes de publicité par heure de télévision. Cela se mesure très facilement. Il suffit de surveiller les stations et de vérifier s'il y a douze minutes, douze minutes et demie ou treize minutes. Dans des cas très facilement mesurables, vérifiables, comme celui-là, quand le Conseil s'aperçoit qu'on a enfreint le règlement, le Conseil avertit le poste en question, et s'il y a évidence de négligence ou de mauvaise volonté, le Conseil poursuit devant les tribunaux. Si, par exemple, un poste dépasse, à plusieurs reprises, la limite de douze minutes, dans un cas comme celui-là, il n'y a pas d'avertissement. Mais, s'il semble qu'il y a eu négligence ou inadvertance, et que le cas est exceptionnel, eh! bien, dans ce cas-là, comme je l'ai suggéré, le conseil avertit avant de prendre des mesures. Toutefois, si le poste n'obtempère pas aux avertissements du Conseil, il y a, à ce moment-là, des mesures de prises devant les tribunaux.

Le sénateur Langlois: Maintenant, monsieur Juneau, pour revenir plus directement au programme qui fait l'objet de la séance de ce matin, et de votre présence ici, comme ouverture à une série de questions sur cet aspect-là, j'aimerais d'abord dire que, si j'ai attiré l'attention du Sénat et de ce comité au programme en question, c'était plutôt pour indiquer que, si Radio-Canada, dans ce cas-là, n'avait pas dépassé la limite, elle était en train de la franchir. C'était surtout pour donner un avertissement que, même si nous avons une radio d'État absolument indépendante au Canada—nous sommes peut-être le seul pays au monde à avoir un système de radio-télévision aussi libre, sans intervention extérieure que la nôtre, et je n'ai surtout pas aimé l'autre jour, que des témoins nous comparent à l'ORTF. Je crois qu'on a certainement dépassé la limite, car, s'il y a un système de radio-télévision qui est limité, qui est contrôlé, c'est bien l'ORTF.

Maintenant, lorsque j'ai vu ce programme, que j'ai entendu les paroles qu'on prononçait, j'ai trouvé, d'abord, qu'on frisait un peu le langage obscène, tel qu'il est question dans votre Règlement N° 5, surtout lorsqu'on suggère à Sa Majesté la Reine, dans une chanson qui répond «Sers-toi de ta tête, sers-toi de tes fesses». Je crois que, si on n'a pas dépassé la limite de la décence, on est bien prêt de la franchir. C'est surtout ce langage obscène—et je ne suis pas facilement scandalisable—mais, à la télévision, car il n'y a pas seulement moi qui la regarde, il y a des enfants, et tout le peuple du Canada, alors, je crois qu'on devrait éviter de se servir d'un tel langage national sur un réseau de télévision. La même chose s'applique sur n'importe quel des postes des réseaux, si vous le voulez. Ce qui m'a surtout frappé c'est qu'on semblait vouloir passer un message. Ce n'était pas la première fois qu'on en faisait la tentative à Radio-Canada.

Il faut, d'abord, se placer dans le contexte actuel du Québec. Je me souviens encore d'octobre 1970. Je ne suis pas prêt de l'oublier, je crois. Il ne faut pas oublier que, dans le Québec, on a un grave problème de politique. Il ne faut pas oublier non plus qu'on avait choisi un artiste principal, une excellente artiste—d'ailleurs j'aime bien l'entendre lorsqu'elle reste dans les limites de la décence—mais, qui est une séparatiste avouée.

Le sénateur Fournier (de Lanaudière): Une anarchiste!

Le sénateur Langlois: Je ne suis pas prêt à aller jusque là. Tout de même, c'est une séparatiste avouée. On passe un message en laissant entendre que la monarchie ne vaut pas grand-chose et que ça coûte bien cher. Lorsqu'on fait dire au représentant, à l'épouse du représentant de la Reine au Canada, qu'elle peut se payer un voyage à travers le pays aux frais de la Princesse, que ça ne coûte pas cher, qu'elle peut se payer le luxe de déjeuner à Vancouver, dîner à Ottawa, et être malade le soir à Halifax, sans que ça lui en coûte un sou, bien, je trouve qu'on dépasse la limite. On veut détruire. On veut passer le message que ça coûte bien cher, ce raccordement avec la belle mère, l'ancienne Mère-

Patrie par adoption, que c'est dispendieux pour le peuple canadien, qu'on pourrait peut-être s'en passer.

Ensuite, l'autre message que l'on semble vouloir passer dans ce programme-là, c'est l'état d'infériorité des Canadiens français dans le système confédératif. On tâche de faire oublier que, dans ces circonstances, le représentant de la Reine au Canada est un francophone, mais on insiste sur le fait que ça finit là. Si on veut trouver d'autres francophones à Rideau Hall, il faut descendre dans la cuisine, et là nous avons une Saguouine québécoise qui semble représenter notre race. Bien, si ce n'est pas passer un message anti-confédératif, je me demande qu'est-ce que c'est! Je sais que, d'après eux, c'est de la satire. C'était de la satire. Mais, de la satire, c'est relatif. Je me mets alors dans la peau du débardeur de l'est de Montréal, ou peut-être dans celle d'un ouvrier de Pointe-aux-Trembles, qui représentent probablement la majorité des écouteurs de Radio-Canada sur l'île de Montréal, et qui regardent cela à la télévision, ayant déjà une idée préconçues dans ce sens, alors, ils en arrivent vite à la conclusion au sujet de la satire. Ils constatent immédiatement que c'est un message que l'on passe. Ils comprennent le message. Ils ne sont pas des imbéciles. Je crois que c'est le contexte dans lequel on doit juger ce programme-là. Je crois que, au moins pour ce genre de programme-là, Radio-Canada doit avoir un avertissement assez sévère de ne pas aller plus loin, parce qu'on appliquera le Règlement. C'est pourquoi nous vous avons demandé d'être présent ce matin, mais nous ne vous demanderons pas de rendre jugement à cet effet ce matin. Nous n'avons pas de conseils à vous donner. Toutefois, je dois dire que—ce n'est pas une menace que je vous fais—si jamais je revois un autre programme semblable, je n'hésiterai pas à poser de nouveau le même geste, si ce n'est que pour donner un avertissement à Radio-Canada de faire attention parce qu'ils sont prêts de la limite qui leur est permise.

Ceci est préliminaire aux questions que je veux poser.

La première question est à l'effet que, dans un programme de ce genre, votre organisme a-t-il à l'idée, lorsqu'il établit des règlements régissant le contenu des programmes, surtout au point de vue qualité, au point de vue canadien, est-ce le genre de programmes que vous envisagez? Un programme qui tire au vulgaire, ce n'est pas complètement vulgaire, mais obscène, si vous voulez?

M. Juneau: Le Règlement sur le contenu canadien ne dit pas aux postes de télévision ou de radio quels programmes produire, quel doit être le contenu ou le style des programmes à présenter. Il dit qu'il doit y avoir 60 pour cent des programmes, dans l'ensemble de la journée, qui soit canadien, et 50 pour cent dans les heures de pointe. Ce règlement sur le contenu des programmes canadiens ne touche pas du tout la teneur des programmes. Mais, d'autre part, je pense que vous me demandez—l'autre partie de votre question, c'était—

Le sénateur Langlois: Est-ce le genre de programmes que vous envisagez comme programme-type, des programmes de contenu canadien?

M. Juneau: Bien, comme le dit le Règlement du CRTC sur le contenu canadien, il ne spécifie en aucune façon ce que doivent être ces programmes. Il dit juste qu'il doit y avoir des programmes canadiens.

Le sénateur Asselin: Le pourcentage?

M. Juneau: C'est purement un pourcentage.

Le sénateur Langlois: Je comprends bien, mais, je vais vous poser ma question d'une façon différente: pensez-vous qu'un programme du genre de celui qui fait l'objet de notre étude ce matin contribue, comme le veut le sous-alinéa *b*) de l'article 3 de la Loi, «à sauvegarder, enrichir et raffermir la structure culturelle, politique, sociale et économique du Canada».

M. Juneau: Je pense que l'intention de la Loi n'était pas que le CRTC exprime un jugement sur chacun des programmes de radio-télévision au Canada. Cet article en est un que certains appellent un préambule à la loi, un article qui, à notre avis, est très utile pour interpréter l'espirt général de la loi. Il me semble que cet article, ce paragraphe décrit l'objectif que doit, en général, poursuivre, la radiodiffusion canadienne, les stations et les réseaux de radiodiffusion au Canada. Je ne pense pas, sauf votre respect, monsieur le sénateur, que ce paragraphe avait l'intention d'imposer à chaque programme de la radiodiffusion un objectif comme celui-là, parce que, à ce moment-là, toute émission, toute partie d'émission qui exprimerait une opinion critique à l'égard, d'une loi fédérale, pourrait être considérée comme illégale, si j'ai bien compris l'interprétation que l'on veut donner à cet article. Il me semble, toutefois, que ce n'est pas l'interprétation qu'on doit y donner.

Le sénateur Langlois: Mais, ne serait-il pas également illégal, monsieur Juneau, de propager des idées antinationalistes?

M. Juneau: Je pense qu'il serait contraire à la Loi qu'un poste de radio-télévision au Canada, en particulier Radio-Canada, se donne comme politique éditoriale générale de combattre l'unité nationale, de combattre la Confédération. Pourriez-vous me répéter votre question, s'il vous plaît? Je m'excuse, j'ai un peu perdu le fil de votre question?

Le sénateur Langlois: Dans ma dernière question, je vous demandais, si dans votre idée, il ne serait pas illégal de propager, par le système de radiodiffusion, des idées antinationalistes, anticonfédératives?

M. Juneau: Sûrement que ce serait contraire à la Loi d'avoir comme politique éditoriale générale de combattre l'unité nationale, ce serait sûrement contraire à l'esprit de la Loi.

Le sénateur Langlois: Vous remarquerez, monsieur Juneau, que j'essaie de formuler mes questions dans un style assez large pour ne pas vous demander de prononcer un jugement ce matin sur le programme en question. Je veux tout simplement déterminer quelle est votre politique? De quelle façon votre politique est appliquée?

Le sénateur Asselin: Vous ne le lui demandez pas, tout en le lui demandant.

Le sénateur Langlois: Je ménage les portes de sortie.

M. Juneau: Je ne veux sûrement pas éviter de répondre à vos questions, et, si vous trouvez que je me tiens trop loin de l'intention de votre question, je vous en prie, vous n'avez qu'à poursuivre, sénateur.

Le sénateur Langlois: Maintenant, vous nous avez parlé tout à l'heure des sanctions pour violation de vos Règlements; vous avez parlé du pouvoir que vous détenez d'emmener même un réseau, ou une station particulière, devant les tribunaux; est-ce déjà arrivé?

M. Juneau: Oui, cela arrive régulièrement. Je peut vous donner des exemples qui me viennent à l'esprit, surtout dans le cas des commerciaux. Oui, cela arrive assez fréquemment. C'est arrivé, il y a un an à peu près, dans le cas d'une déclaration politique où un annonceur, à la radio, avait pris position au sujet d'une élection qui avait lieu le lendemain. Cela, comme vous le savez, est contraire, à la fois, aux Règlements du CRTC, et contraire à la Loi elle-même qui dit qu'il ne doit pas y avoir d'émissions partisanes dans les 24 heures qui précèdent une élection. Nous avons poursuivi dans ce cas-là. Cela arrive assez souvent.

Le sénateur Langlois: Je comprends que vous avez dû pousser cet aspect-là de la Loi électorale, et lors de la première séance de notre comité, j'ai demandé aux représentants de Radio-Canada s'ils croyaient que ce qui s'était passé lors de la dernière élection provinciale au Québec, alors que la journée même de la votation, on a passé à la radio des chansons séparatistes avec Pauline Julien, constamment toute la journée—si ce n'était pas passer un message, alors qu'elle est reconnue comme une militante—elle nous a chanté, à la journée longue, «Bozo les culottes», et toutes ces patentes-là. Je me demande, à ce moment-là, si vous avez été mis au courant de ces émissions. Si Radio-Canada—j'ai l'impression que, à ce moment-là, Radio-Canada violait la loi électorale—mais il y a toutes sortes de façons de passer une idée.

M. Juneau: Oui, vous savez, les organismes responsables de l'application d'une loi doivent toujours porter un jugement pratique. Si vous consultez vos avocats, et vous en êtes un, si vous consultez, dans des cas comme celui-là, vos avocats, et vous demandez qu'est-ce qu'il y a lieu de faire, ils passent avec vous un jugement pratique au sujet de l'action à entreprendre. Si je prends un cas bien controversé, le cas des limites excessives de publicité, alors qu'un poste dépasse d'une demi-minute, ou de trois-quart de minute la norme. Vous consultez vos avocats. Vous examinez les circonstances et, même si en général, il faut appliquer la Loi de la même façon pour tout le monde, il reste que, dans les cas pratiques—les avocats et les cours connaissent bien cela—il faut que vous décidiez s'il est opportun, dans un tel cas, de poursuivre ou non. Un des facteurs à considérer est l'efficacité de l'intervention, et le ridicule de la situation. Je pense que, dans le cas que vous citez, il y avait d'abord, un côté de la question qui ne s'est pas posé—je m'empresse de vous le dire—de plus, l'intervention, à mon avis, n'aura pas été très pratique. Il y a aussi le côté ridicule à intervenir pour une chose aussi banale, en somme. D'ailleurs, les faits nous ont donné raison. Cela n'a pas changé grand-chose à la décision de la population.

Le sénateur Langlois: Je comprends, mais il ne faut pas toujours jouer avec le feu, et, parce que cela n'a pas eu d'effet immédiat, c'est tout de même une tentative, et, même si la tentative a fait faillite, la tentative est là, et une loi existe à cet effet. Ce sont souvent des programmes semblables qui sont susceptibles d'être les plus efficaces. Je crois que, dans un cas comme celui-là, et je dois dire que, si le CRTC en vient à la conclusion à laquelle j'en suis venu moi-même, il doit poursuivre. Toutefois, je crois qu'un rappel à l'ordre serait peut-être de nature à empêcher la répétition de l'acte, la production de programmes de ce genre, et servirait à montrer à Radio-Canada, et aux postes indépendants, qu'il existe une autorité qui veille sur leurs activités. C'est tout simplement dans ce sens-là que j'ai attiré votre attention sur ce programme en question.

Maintenant, monsieur le président, je ne veux pas mobiliser les questions, et je suis prêt à laisser les autres sénateurs poser leurs questions.

Le président suppléant: Une question supplémentaire?

Le sénateur Asselin: Oui, avec la permission du sénateur Langlois. Le sénateur Langlois parle de faire une remontrance. Est-ce que, en vertu des Règlements du CRTC, vous pouvez tout simplement poursuivre si vous prétendez qu'il y a une infraction à la Loi du CRTC?

M. Juneau: Je pense que, dans un cas où il y a un abus évident d'un règlement, si ce n'est pas grave, l'on peut s'abstenir de poursuivre, et faire une remontrance. Cela nous est arrivé. Je pense qu'il y a des cas où il est évident qu'il y a eu inadvertance, ou peut-être une négligence un peu coupable, ou plus de légèreté que de mauvaise volonté. Je pense, par exemple, à un cas, il y a quelques années, où à un poste de radio—je n'identifierai pas l'endroit même—avait annoncé pendant plusieurs jours, durant les bulletins de nouvelles, que quelqu'un allait mourir, qu'il était malade. Peut-être que le sénateur Langlois sait de quel poste il s'agit. Puis, après 24 heures d'avis dans les bulletins de nouvelles, on a finalement annoncé qu'il était mort. On a arrêté d'en parler. Il y a eu une certaine consternation dans la population, parce qu'on croyait que c'était quelqu'un d'important. Finalement, on a appris que c'était le poste qui allait changer de lettres d'identification, et le personnage qui était mort, c'était l'ancien poste, et il y en avait un autre qui naissait. Alors, on aurait pu poursuivre parce que c'était une information fausse. Il y a pour cela un Règlement précis qui dit que l'on n'a pas le droit de diffuser une information fausse. Il était évident que c'était de la légèreté et de la frivolité. Toutefois cela n'avait pas eu de conséquences très graves, et ne portait pas sur un sujet précis, puisqu'on n'avait pas mentionné le nom d'un personne, ce qui aurait été très dangereux pour la famille, très désagréable pour la famille en question. Alors, on n'a pas poursuivi, mais on a fait une remontrance.

Le sénateur Asselin: Maintenant, tout à l'heure vous avez parlé que, en vertu de la loi—

Le président suppléant: Sénateur Asselin—

Le sénateur Asselin: Excusez-moi.

Le président suppléant: Voulez-vous permettre au sénateur Denis et, après cela, vous y irez.

Le sénateur Denis: Monsieur Juneau, à mon tour, je vous souhaite la bienvenue, et je vous félicite du haut poste que vous occupez. C'est probablement pour cela que, dans la revue, on ne parle pas de vous, pourtant vous êtes Canadien français. On a parlé de gens illustres, à la page 9, de M. Léger, notre Gouverneur général. Alors, où sont les Micheners, les Léger. Elle, Mme Léger, trouve l'idée amusante:

> Quelle sorte de travail?

Puis, Mme Michener dit:

> Ben mettre le grand sceau pis le petit sceau sur les lois, quand tu trouves que ça du bon sens . . . Ah! . . . Où ils sont le grand sceau et le petit sceau?

Mme Michener:

> Voilà, vous avez le grand sceau et le petit sceau est là dans les mains. (*Elle ouvre une porte de garde-robe et on aperçoit un grand arriéré mental qui gesticule dans le fond*)

Cela, c'est le petit sceau, ou le grand sceau; le grand sceau, qui est-ce qui l'a dans les mains? Est-ce qu'on veut parler de M. Léger? Parce que le petit sceau—là, ici, c'est écrit s-c-e-a-u, mais quand on parle, ça peut-être s-o-t, également. Alors, est-ce que vous trouvez cela curieux que votre nom n'apparaisse pas non plus parmi nos Canadiens français qui ont des hautes positions comme cuisiniers . . .

Le président suppléant: Il n'est pas «sot».

M. Juneau: On m'a traité de «petit s-c-e-a-u».

Le sénateur Denis: . . . comme cuisinier, comme jardinier, on ne voit pas le nom de Juneau. Pour commencer, on parle de la Reine Elizabeth, avez-vous vu le film?

M. Juneau: Je l'ai revu encore très récemment.

Le sénateur Denis: Vous l'avez vu?

M. Juneau: Je l'ai revu.

Le sénateur Denis: Alors, avez-vous vu sauter la Reine à cinq ou six reprises sur son trône, à un tel point qu'on lui voyait le fond de culotte? C'est la Reine, après tout. Je pense que, pour les protestants, si on peut comparer cela pour nous autres, les catholiques, au pape; pensez-vous que c'est respectueux cela? Pensez-vous que c'est de bon goût?

M. Juneau: Comme je le disais tantôt, on me demande continuellement d'exprimer des opinions au sujet de programmes particuliers, et, bien sûr, je peux en avoir des opinions sur des programmes particuliers, mais j'évite toujours très soigneusement d'exprimer mes opinions sur un programme particulier. C'est difficile pour moi de faire une distinction entre mes opinions personnelles et mon rôle officiel dans ces questions.

Le sénateur Langlois: Il est plus précis que moi.

Le sénateur Denis: J'ai entendu tantôt le sénateur Langlois qui a énuméré une partie de la Loi, et j'ai entendu, entre autre, le fait que la société d'État, Radio-Canada, appartenait aux Canadiens. Mais, la Reine, elle, ne dit pas cela, elle a dit: c'est à moi, mes studios. C'est à moi, mes décors, mes costumes. C'est à moi M. Juneau. C'est à moi les réalisateurs. D'abord, c'est probablement un mensonge. Puis le fait qu'une personne, qui est notre Reine, qui est, comme je dis, le pape des anglais, qui saute à plusieurs reprises sur son trône, comme une folle enragée, vous l'avez vu, je pense que c'est un assez grand manque de goût. Ne croyez-vous pas, non plus, que c'est irrespectueux?

Tantôt, on a dit qu'on ridiculise les Canadiens-français, en leur donnant des postes qui ne sont pas des hauts postes. Je pense qu'il y aurait un poste assez important pour qu'on le respecte.

Maintenant, non seulement on parle de la Reine, mais on parle de son mari, on l'appelle Phillip, et on parle de la Reine; qu'est-ce qu'on dit? On dit qu'elle couche dans un lit simple, dans une chambre simple, parce que Phillip rentre tard le soir.

Le sénateur Langlois: Et, il se couche tard.

Le sénateur Denis: Qu'est-ce que ça veut dire, monsieur Juneau, d'après vous? Est-ce que ça veut dire que c'est un courailleur ou quoi? C'est pas mal irrespectueux pour la royauté, n'est-ce pas?

Alors, en ce qui concerne la religion, elle y passe aussi, quand on parle de Paul-Émile, le cardinal Léger, on l'appelle «Paul-Émile». Et là, comme disait le sénateur Langlois tantôt, il a un palais cardinalice, mais c'est rien, comparé à celui du Gouverneur général. Mais, ce sont des palais. Alors, on lui a préparé une place, au cas où il viendrait. De plus, on parle, un peu plus loin, de «L'ancien château de ton beau-frère, le . . . le palais cardinalice,» en disant que «c'est un bungalow à côté de ça!»

On dit aussi que «la maison de Trudeau, Sussex Drive, elle entrerait quatre fois icitte! c'est pas mêlant!» Alors, on parle même de fonctionnaires qui ne sont pas trop chics pour les Canadiens-français.

A la page 8, Mme Michener dit:

> Tu sais que j'ai été obligée de me battre pour mon provincial français . . . les fonctionnaires voulaient que je mette du fédéral anglais . . .

Le sénateur Langlois: C'est là un message séparatiste pour les fonctionnaires.

Le sénateur Denis: Maintenant, quand il s'agit de position subalterne, il n'y a pas un anglais qui a un de ces postes-là. Il n'y a rien que des Italiens, eux autres, entretiennent les beaux jardins; oui, mais ce sont les Italiens qui l'entretiennent et, en ce qui concerne les Acadiens—la Sagouine:

> J'm'appellions la Saguine!
> Je cherchions une bonne job
> J'en avions point trouvé
> J'avions été offert de travaillons ici
> J'avions sauté dessus
> J'avions été lucky
> Car je venions de l'Acadie!

Est-ce que cela ne laisse pas sous-entendre que les Acadiens n'ont autre chose que ces genres d'endroits où travailler?

Maintenant, on a questionné M. David. On lui a demandé qui révisait, ou qui censurait, d'une façon ou d'une autre, les revues. M. David, à la page 6 des délibérations du comité, dit:

[*Traduction*]

> LE SÉNATEUR DENIS: Est-ce que ce spectacle-là a été revisé et accepté avant? Est-ce qu'il a été vu, auparavant, par les officiers de Radio-Canada?
>
> M. DAVID: Oui; dans ce genre de spectacle, le chef de service, c'est-à-dire du service des variétés, qui est M. Jacques Blouin—c'est lui qui est le chef de service—il revoit les textes, et, à ce moment-là, s'il a des doutes, il peut aller à la Direction des programmes, et voir à éliminer certaines choses, ou à en ajouter. Il y a un jugement esthétique à apporter, au même titre qu'un jugement de discernement de programme.

[*Texte*]

Le sénateur Denis: Par la réponse de M. David, c'est seulement M. Blouin qui décide si une telle revue doit passer sans ratures, sans changements. Malgré les nombreuses obligations du président, M. Picard, ne pensez-vous pas que, lorsqu'il s'agit d'une revue, qu'on appelle cela une satire, ce que j'appellerais plutôt malice ou insinuation politique—puisque Radio-Canada coûte, au moins $60 millions, je crois—

Le sénateur Langlois: De déficit.

Le sénateur Denis: —$300 millions de dépenses.

Le président suppléant: Au-delà de $300 millions, si je me rappelle bien.

Le sénateur Denis: Ne serait-il pas normal, que le président ait quelqu'un—que M. Blouin demande à quelqu'un de surveiller le directeur des programmes pour lui rapporter ce qui se produit. Il a déclaré ne pas l'avoir vu, ne pas l'avoir revisé. M. David a également déclaré qu'il ne l'avait pas vu. Ne pensez-vous pas qu'il y a une part de responsabilité qui revient au chef de Radio-Canada à Montréal, lorsqu'il s'agit d'une revue qui dure une heure, une heure et demie ou deux heures? Ne croyez-vous pas qu'il serait du devoir du président de savoir de quoi il s'agit? Moi, je trouve que oui.

Il nous répond qu'il ne peut pas reviser tout cela, car il y a 60,000 heures de programmes par année; mais, 60,000 heures par année, ce ne sont pas toutes des revues; ce sont des concerts, des parties de hockey, des cinémas, ou bien—

Le sénateur Langlois: Des «western».

Le sénateur Denis: Ou ce sont des opéras-savons. Alors, il y a peut-être durant l'année deux, trois ou quatre revues, en tout, et, d'après eux, ils se servent de satire à profusion. Mais, des fois la satire va un peu loin. Donc, je crois que cela aurait été au moins, de son devoir, parce que cela n'aurait pas été direct, on l'aurait enregistré avant. De plus il avait amplement le temps de revoir le programme. Il avait amplement le temps de dire à quelqu'un: Va donc voir ce qui en est.

Comme l'a dit le sénateur Langlois, c'est une incitation au séparatisme, parce que le Canadien français dans cette revue-là est injustement maltraité; le Canadien français, l'Acadien est maltraité. Ils ont des positions subalternes, tandis que ce sont les Anglais qui mènent tout, qui décident tout. De plus, le système confédératif, la Reine, le Gouverneur général, les sénateurs, les députés, les fonctionnaires, sont tous attaqués sans exception—ils sont tous attaqués. Les chefs de parti sont tous attaqués. Ils sont bons à rien, lui est pire, l'autre, c'est bien effrayant—les sénateurs, eux, ont une chambre à débarras. Ca passe encore, mais cela fait partie du système, le système confédératif; la Reine fait partie du système confédératif.

Or, nous avons, dans le Québec, un parti séparatiste qui veut se séparer du reste du pays. Croyez-vous normal que Radio-Canada, une société de l'État fédéral, puisse faire une telle propagande pour inciter les Canadiens français à détester les Anglais, et le pays, pour devenir des séparatistes?

Il n'y a pas autre chose qu'une incitation pour les séparatistes. Je n'en veux pas à personne. Un Canadien a le droit d'être séparatiste, mais qu'il ne se serve pas des ondes, qu'il ne profite pas de son emploi à Radio-Canada, payé par le gouvernement fédéral, pour chercher à détruire ce dernier. Je ne vois pas autre chose. La majorité des auditeurs de Radio-Canada sont des Canadiens français de la province de Québec. Alors, que n'importe qui—que Dominique Michel, que Pauline Julien soient séparatistes, je m'en foute—il en a le droit—

M. Juneau: Monsieur le sénateur, j'espère que vous adressez vos paroles au Président, et non pas à moi, parce que je n'ai absolument rien à faire avec ce programme-là. Je peux vous écouter jusqu'à la fin de la journée si vous le voulez.

Le sénateur Denis: Mais, seulement, j'aimerais que vous saisissiez ce que contient cette revue-là, même si ce n'est pas votre responsabilité.

M. Juneau: Oui, je vous écoute attentivement.

Le président suppléant: Je crois que la question, sénateur Denis, que vous vouliez poser à M. Juneau est de savoir de quelle façon, dans les circonstantces, le CRTC peut intervenir, suivant les pouvoirs que la Loi donne au CRTC? Je crois que c'est là le but de votre question.

Le sénateur Denis: C'est là ma question, et je ne crois pas que le sénateur Langlois ait obtenu une réponse satisfaisante.

Le sénateur Langlois: J'ai dit à M. Juneau que je ne lui demandais pas de rendre jugement. On peut aller plus loin,—si je peux faire un rappel aux Règlements. Je crois que le sénateur Denis, enfin, je ne veux pas lui mettre des paroles dans la bouche, mais je crois qu'il est tout simplement en train de souligner à M. Juneau ce qu'on n'aime pas dans ce programme-là.

Le sénateur Denis: C'est ça, afin que, au moins, au moins vous parmi les hauts officiers, vous saurez ce qui s'est passé.

Le président suppléant: Je crois aussi, sénateur Denis, que le but de votre question est de savoir de M. Juneau, comme président du CRTC, si, dans les circonstances, le CRTC doit intervenir, et comment peut-il intervenir? Je crois que c'est là la conclusion logique.

Le sénateur Langlois: On ne demandera pas à M. Juneau de se prononcer aujourd'hui.

Le président suppléant: Non, mais d'après la Loi, telle que créée, je crois que—

Le sénateur Denis: Non, mon but est tout simplement de dire à M. Juneau que cette revue était une revue séparatiste. Deuxièmement, quelque chose devrait être fait pour arrêter cela. Cette revue n'est pas le seul cas, on le sait. On s'est servi des «Beaux Dimanches», et, si vous relisez le *Compte Rendu officiel des Débats*, vous constaterez que le leader de l'opposition au Sénat a déclaré que, non seulement devrait-on faire enquête là-dessus, mais on devrait aussi faire enquête sur bien des choses qui se passent à Radio-Canada.

M. Juneau: Sénateur, je voudrais juste—parce que je devrais quand même avoir la politesse de faire un commentaire sur ce que vous avez dit, même si vous ne m'avez pas posé des questions, parce qu'il y a une question implicite dans vos remarques, telle que formulée par M. le président. Par conséquent, si je peux me permettre un avis, je dirai que je comprends très bien que vous ayez le droit, vous, comme n'importe quel autre citoyen, à votre opinion. Vous avez le droit d'exprimer des sentiments vigoureux au sujet d'un programme comme celui-là. Je pense que, dans une position comme la nôtre, on doit défendre le droit de tout le monde à exprimer des opinions sur des programmes.

Ce que je pense, cependant, c'est qu'il serait dangereux de demander à un organisme comme le CRTC, même si, éventuellement, on remplaçait le CRTC par un autre organisme parce que nous avons remplacé le BGR, de demander, dis-je, à tout organisme du genre d'intervenir dans des programmes individuels. Je pense que le prétendu remède serait pire que le prétendu mal.

Le sénateur Denis: On a parlé de surveillance; votre responsabilité consiste à surveiller les postes, à surveiller quoi?

M. Juneau: Dans le cas des programmes, surveillance, oui, mais à la lumière du reste du texte de la Loi. Le texte de la loi dit clairement que, en ces matières, il doit y avoir une primauté à la liberté d'expression, et, la liberté d'expression, quand on l'établit, implique inévitablement des excès. Ce que l'on accepte comme régime démocratique, comme régime de radiodiffusion, et comme régime de presse, ce régime est alors basé sur la liberté d'expression. Ce qui implique, au départ, on le sait, qu'il va y avoir des choses désagréables, qu'il va y avoir des choses excessives, qu'il va y avoir des erreurs de jugement, qu'il va y avoir aussi d'excellentes choses. Mais, au départ, on l'accepte. Si on crée un organisme d'information et de divertissement soutenu par l'État, et qu'on l'insère dans ce régime de liberté d'expression, on le fait selon l'article 3, que le président citait. A ce moment-là, je pense qu'il y a un certain prix à payer. C'est le même que celui que l'on paie quand on accepte un régime de liberté d'expression, c'est la tolérance des choses. La tolérance pour les idées qui seront exprimées et avec lesquelles on ne sera pas d'accord. De plus, les idées qui seront exprimées pourront être fausses, pourront être excessives, pourront être blessantes quelquefois. Évidemment, il y a aussi de la satisfaction pour les bonnes choses qui se font. Ceci, au départ, fait partie de la règle du jeu. Là où je pense il y a un problème grave, c'est quand l'ensemble d'une politique va à l'encontre de la Loi, des intentions de la Loi, ou là où une manifestation particulière d'expression va clairement à l'encontre de la Loi ou des Règlements. A ce moment-là, on doit alors poursuivre devant les tribunaux. Si vous me demandez, dans ce cas-là, un avis technique, à savoir, s'il y avait lieu de poursuivre devant les tribunaux, je pense que l'avis de tous les avocats aurait été qu'une poursuite devant les tribunaux aurait été inutile et ridicule.

Le sénateur Denis: C'est parce que j'ai ici la politique des programmes de la société Radio-Canada. On répète de nouveau dans cette politique «contribuer au développement de l'unité nationale et exprimer constamment la réalité canadienne». Il y en a une autre à la page suivante au sujet de l'unité nationale, «la société attache une grande importance à ce passage de la Loi qui, à son avis, énonce l'essentiel de son rôle, qui est»—le titre est «l'unité nationale». Bon. Quelqu'un qui a vu la revue ne peut penser autrement que cela tend à désunir les Canadiens. Il ne peut pas. Il ne peut pas faire autrement. Il dira que tout ce qui est fédéral, c'est bon à rien. La Reine, c'est bon à rien. Le Gouverneur général, c'est bon à rien. Les sénateurs, c'est bon à rien. Les députés, c'est bon à rien. Les fonctionnaires également.

Alors, j'ai le droit à mon opinion, comme vous le dites, mais je pense qu'il y en a plusieurs qui sont de mon opinion, à moins qu'on ne veulle y trouver rien. A moins qu'on soit séparatiste.

Le président suppléant: Est-ce que vous pourriez permettre une question au sénateur Desruisseaux?

Le sénateur Desruisseaux: Je dois d'abord signaler à M. Juneau que je ne suis pas membre du comité. J'ai assisté quand même aux réunions, et dans les comités, on nous permet de parler avec les témoins qui sont ici présents. A ceux qui m'entourent, je dois signaler que je connais M. Juneau depuis au-delà dix ans. Pour ma part, je n'ai que des félicitations à lui adresser personnellement bien que, à maintes reprises, je ne me suis pas accordé avec lui, surtout quand il me refusait des augmentations de puissance. Il les déclarait injustifiées.

Toutefois, je voudrais poser une ou deux questions supplémentaires, quitte à revenir plus tard. Je m'inquiète beaucoup lorsque l'opinion publique souligne actuellement que le CRTC favorise Radio-Canada au détriment des autres postes, lorsqu'il s'agit de programmation. Avant la campagne électorale, à maintes reprises au Sénat, nous avons entendu le sénateur Langlois signaler qu'on abusait, à la télévision, de la programmation politique. Comme exemple, certains personnages paraissaient de façon répétée et, quand on totalisait le nombre d'heures, on trouvait que c'était exagéré et disproportionné. Je pense que M. Juneau sait ce dont je parle, en général. Il n'est pas nécessaire d'étaler ici un cas particulier, mais j'ai toujours conçu le CRTC comme ayant la tâche de réviser, en quelque sorte, la programmation générale. Je crois que, sur ce point, M. Juneau s'est admirablement acquitté de sa tâche, surtout dans la réglementation des postes privés. Pour ce qui est de Radio-Canada, j'ai nettement, non pas pour avoir subi l'influence de ceux qui m'en ont déjà parlé, mais j'ai nettement l'impression que Radio-Canada est protégé par le CRTC. J'aimerais me tromper, et j'aimerais apprendre que je me trompe. Mais, quand il s'agit de la révision des programmes,—et voilà ma question qui fait suite à celle du sénateur Denis,—jusqu'où va le CRTC pour la révision des programmes? Et, j'ajoute ceci: lors de la réunion du comité, le 28 novembre, M. David disait qu'il était responsable des programmes, mais que, dans un tel programme, il y avait plusieurs auteurs, et il n'avait pas la liberté d'amender la programmation. Il n'a pas essayé de le faire, car il n'avait pas la liberté de le faire. Alors, j'aimerais demander à M. Juneau, en ce qui concerne la révision des programmes de Radio-Canada, lorsque c'est nécessaire, ou lorsqu'il reçoit une accumulation de plaintes, que fait-il?

M. Juneau: On peut aborder votre question de plusieurs façons.

Le sénateur Desruisseaux: Oui.

M. Juneau: Je vais essayer de les «étager» toutes. Au sujet de votre remarque à savoir que le CRTC est trop favorable à Radio-Canada, je pense que cela ferait sourir beaucoup de membres de Radio-Canada, à partir du président en descendant, parce que, nous, on entend—

Le sénateur Desruisseaux: Cela importe peu.

M. Juneau: Non, mais je veux vous signaler qu'on entend très souvent l'inverse. Au sujet de l'attitude du CRTC par rapport à la politique générale de Radio-Canada, si je le peux, je me permettrai de vous signaler la décision du CRTC en date du 31 mars 1974—oui, c'est bien cela—le 31 mars 1974. C'est un document d'à peu près 250 pages qui porte en entier sur la politique de Radio-Canada, et, en grande partie, sur la politique de programmation de Radio-Canada. Il y a là des opinions générales du CRTC sur la politique générale de Radio-Canada. Par conséquent, je ne pense pas que nous ayons négligé nos responsabilités en ce sens. Je pense que votre question ne comprends pas uniquement ce point. Je pense que vous songez aussi à des programmes particuliers: que faisons-nous quand nous recevons des plaintes du public concernant des programmes de Radio-Canada? Nous essayons de respecter cet article 3 de la loi, et nous nous comportons de la façon suivante. Nous faisons d'abord parvenir la plainte de la personne en question à Radio-Canada. Nous demandons à

Radio-Canada de s'expliquer par rapport à la plainte reçue de cette personne. Si nous considérons l'explication de Radio-Canada insuffisante, nous insistons pour que Radio-Canada apporte une explication suffisante à la plainte en question. Maintenant, je dois vous dire que l'insistance du CRTC est plus pratique, a plus d'importance, si je peux dire, a plus, bien, je ne dirai pas plus de poids, mais elle est plus administrable. Elle est plus vraisemblable. Elle a plus d'importance pratique s'il s'agit d'un programme d'opinion, d'un programme d'information, où les opinions sont plus facilement mesurables. Par exemple, nous avons eu depuis quelque temps un très grand nombre de plaintes de la part du public au sujet des émissions de Radio-Canada, surtout au réseau anglais, quant aux questions d'avortement. Beaucoup de gens se plaignent en prétendant que Radio-Canada représente trop souvent un point de vue, celui favorable à l'avortement, par rapport à l'autre point de vue, celui qui est moins favorable. Alors, nous avons reçu énormément de plaintes là-dessus. Nous transmettons ces plaintes à Radio-Canada et nous insistons pour que Radio-Canada s'explique, surtout aux gens qui se plaignent. Nous, nous sommes témoins, si je peux dire de la validité de la réponse. Si, à la suite de ces explications, nous jugeons—

Le sénateur Asselin: Jugez-vous de la validité de l'explication?

M. Juneau: Nous jugeons de la validité de l'explication. Si, tout toutefois, nous avions nettement l'impression, peut-être pas la Société elle-même, mais que le réalisateur ou le producteur en question, ou la section, ou le poste parce que quelques fois, ceci s'applique à un poste en particulier—que l'un ou l'autre de ceux-là avait une attitude nettement biaisée, et que les explications le démontraient à ce moment-là, nous interviendrions d'une façon plus rigoureuse auprès de la direction. Je dois dire que, dans des domaines qui ne sont pas d'information proprement dit, au sens conventionnel du terme, mais dans des domaines où entre en jeu la fiction, la fantaisie, l'ironie, les techniques ordinaires du domaine de la fiction, à ce moment-là, c'est beaucoup plus difficile, beaucoup plus difficile parce que beaucoup plus impondérable.

Le sénateur Desruisseaux: Respectez-vous le droit d'auteur, c'est-à-dire admettez-vous qu'un auteur exige qu'on ne fasse aucune correction au scénario?

M. Juneau: Ah, c'est une chose qui ne nous regarde aucunement. Il est sûr que la direction de n'importe quel poste de radio ou de télévision a le droit d'accepter ou de ne pas accepter un texte. Il n'y a aucun doute là-dessus. La Loi, d'ailleurs, est claire. Celui qui est responsable de ce qui apparaît sur les écrans, ce qui se dit dans un poste de radio, c'est le détenteur de la licence.

Le sénateur Desruisseaux: Alors, si vous me permettez—

M. Juneau: L'auteur, lui, a tout à fait le droit de dire: Monsieur, si vous touchez à une ligne de mon texte, je le retire. C'est le droit de l'auteur. Mais, celui qui achète le texte a aussi le droit de dire: Monsieur, je ne l'achète pas.

Le sénateur Desruisseaux: J'aimerais avoir un renseignement additionnel sur un point particulier: Si vous avez raison de juger qu'un programme doit être amendé, que pouvez-vous faire, alors?

M. Juneau: Nous n'intervenons jamais avant qu'un programme soit présenté,—jamais.

Le sénateur Desruisseaux: Mais, pour des répétitions?

M. Juneau: Le CRTC n'a jamais accès à un programme avant qu'il soit présenté à l'écran, ou à la radio, sauf, monsieur le sénateur, pour les messages publicitaires, alors que, dans certains domaines, ils sont présentés au CRTC, mais, volontairement, par les annonceurs. Dans le domaine des aliments et des drogues, comme dans le domaine de la publicité destinée aux enfants, les gens qui produisent ces commerciaux les soumettent au CRTC, à l'avance, au cas où ils seraient obligés d'investir beaucoup d'argent dans la production de ces messages publicitaires pour se rendre compte, par la suite, qu'ils sont illégaux. Alors, pour éviter d'investir inutilement, ils soumettent volontairement leurs messages publicitaires au CRTC qui décide si un tel message publicitaire est susceptible d'enfreindre la loi, ou non. Pour ce qui est dans des programmes, jamais nous ne visionnons un programme avant qu'il soit présenté par le détenteur de la licence.

Le sénateur Denis: Mais, je crois que les officiers de Radio-Canada devraient le faire. Qu'en pensez-vous?

M. Juneau: Eh bien, je pense que chacun a ses opinions sur la façon de diriger un poste de radio et de télévision.

Le sénateur Denis: Mais, quelle est la vôtre?

M. Juneau: Là, dans mon poste, je m'abstiens d'exprimer des opinions personnelles. Le directeur de la BBC a sa façon de diriger la BBC; les directeurs de CTV, leur façon de diriger CTV: le sénateur Desruisseaux avait la sienne lorsqu'il dirigeait CHLP, mais de toute façon—

Le sénateur Desruisseaux: Dans son cas, il avait sa critique, lui aussi.

M. Juneau: Oui,—mais je pense qu'il n'appartient pas au CRTC de dire aux gens qui exploitent des licences comment ils devraient diriger leurs affaires. On peut personnellement être ou ne pas être d'accord, mais ce n'est pas à nous d'intervenir là-dedans.

Le sénateur Desruisseaux: Alors, de quelle façon efficace peut-on arriver à quelque chose, dans un cas comme «Les Beaux-dimanches»?

M. Juneau: Je pense que c'est l'opinion publique, monsieur le sénateur, qui est la plus importante et la direction de Radio-Canada a toujours, comme la direction de n'importe quelle entreprise de radio ou de télévision, la responsabilité d'interpréter la Loi, d'interpréter ses responsabilités en fonction de son mandat, et de décider, dans un cas précis, comme le directeur d'un journal, si un tel article est justifiable ou non. C'est un jugement, à mon avis, très difficile à passer de l'extérieur. Prenons, par exemple, le présent cas, et je n'exprimerai pas de jugement à ce sujet, mais prenons ce cas-là comme exemple. Je pense que vous pouvez avoir un programme satirique, ou un peu bouffon, par rapport à une réalité politique; dans un cas, une personne va le juger, et dire: Eh bien, ce n'est pas si mal. Mais, l'autre dira: C'est terrible. Je pense que c'est un jugement qui doit être fait par des gens qui sont aussi prêts que possible de la responsabilité ultime. Quant à nous, nous sommes beaucoup trop loin de la responsabilité ultime. Cela n'empêche pas le public, ou des hommes politiques, qui sont les représentants du public de dire ce qu'ils pensent. Mais, je pense que, pour nous qui avons un pouvoir quasi judiciaire, ce serait un abus de ces pouvoirs d'intervenir dans des cas particuliers,—sauf s'il y a carrément une loi qui est enfreinte.

Le sénateur Desruisseaux: Je crois que cela est du domaine de l'interprétation judiciaire parce que vous avez le droit d'accorder ou de refuser la licence qui permet—

Le président suppléant: A la télévision, mais non pas à Radio-Canada; je ne crois pas que le CRTC ait ce droit-là.

Le sénateur Desruisseaux: Je crois qu'ils auraient le même droit.

M. Juneau: Nous n'avons pas le droit de retirer les licences à Radio-Canada. Nous aurions le droit de ne pas en accorder une nouvelle. Mais, vous le savez, c'est un pouvoir qui doit être utilisé avec beaucoup de discrétion. Le Parlement a décidé qu'il y aurait Radio-Canada, et qu'il y aurait des postes de Radio-Canada. Le CRTC ne pourrait pas décider, du jour au lendemain, qu'il n'y aurait plus de Radio-Canada. Je crois qu'il y aurait là une attitude qui semblerait contraire à l'esprit et à la volonté du Parlement, à l'effet qu'il doit y avoir des stations de Radio-Canada. Dans un cas particulier, on peut refuser une licence.

Le sénateur Desruisseaux: Ce que vous venez de souligner, il y a une volonté du Parlement, et, à maintes reprises, il y a eu de fortes critiques adressées au sujet de certains genres de programmation de Radio-Canada. Le sénateur Langlois y reviendra peut-être plus tard. Mais, pour ma part, pour revenir au programme «Les Beaux-dimanches», je demande ceci: Avez-vous reçu des plaintes? Qu'est-ce qui a été fait au sujet de ces plaintes?

M. Juneau: Non, on n'a pas reçu de plaintes au sujet de ce programme. On a, évidemment, été témoin des plaintes exprimées en public par des membres du Sénat, mais on n'a pas reçu de plaintes du public, écrites et formelles.

Le sénateur Langlois: Mais, habituellement, recevez-vous des plaintes au sujet d'un programme en particulier?

M. Juneau: Très souvent—tous les jours, même.

Le sénateur Denis: Au sujet de ce programme-là, on a déclaré que seul M. Blouin l'a vu. M. David ne l'a pas vu. M. Picard ne l'a pas vu, aucun officier du département ne l'a vu. On dit:

[*Traduction*]

M. David: Il ne s'agissait, je crois, que du chef du ministère.

Le sénateur Denis: Ainsi, personne d'autre à Radio-Canada n'a vu ce programme avait qu'il soit télévisé?

M. David: Moi, en tout cas, je ne l'ai pas vu.

M. Blouin, le chef du département, seulement quand il le veut, communique avec le directeur des programmes.

[*Texte*]

Le sénateur Asselin: Vous parlez de Radio-Canada, même.

Le sénateur Denis: Je parle de ce programme, enregistré avant d'être produit, et on apprend que seul M. Blouin l'a approuvé.

Le sénateur Langlois: Il a le sort ultime entre les mains.

Le président suppléant: Maintenant, je vais donner la parole au sénateur Asselin, au sénateur Thompson et, ensuite, au sénateur McElman.

Le sénateur Asselin: Je ne crois pas que les dernières questions ont déjà reçu réponse de la part de M. Juneau—telles que posées par le sénateur Langlois.

Vous avez dit au début, monsieur Juneau, que le CRTC a un droit de regard sur le tenue des émissions. Est-ce que je me trompe en disant cela?

M. Juneau: Je ne me souviens pas avoir utilisé ces termes précis, mais si vous voulez me poser votre question, je vais vous dire—

Le sénateur Asselin: Oui, pour la surveillance si vous avez ce droit de regard, ce droit de surveillance, ce droit vient seulement après que l'émission a été télévisée?

M. Juneau: Toujours, oui.

Le sénateur Asselin: Comme vous avez dit tout à l'heure, vous n'avez pas de droit de regard dans la formulation des programmes?

M. Juneau: Jamais.

Le sénateur Asselin: Vous avez également, en vertu de la Loi, un pouvoir de coercition, un pouvoir de sissuasion?

M. Juneau: Pas au sujet de la production, ou la présentation de programmes particuliers.

Le sénateur Asselin: Pour faire respecter la Loi du CRTC, ces pouvoirs de dissuasion que vous avez, lorsque vous parlez de pouvoir de dissuasion, est-ce que ce sont les remontrances qur vous adressez à un poste de radio ou de télévision, ou à Radio-Canada, au sujet de certaines émissions, à propos desquelles vous avez reçu des plaintes? Est-ce que cela couvre vos pouvoirs de persuasion ou de dissuasion?

M. Juneau: Je dis que, dans des cas où il nous semble qu'un programme a enfreint la loi, ou une partie de programme si c'est un cas grave et flagrant, nous poursuivons devant les tribunaux.

Le sénateur Asselin: Pas nécessairement tout le temps?

M. Juneau: Dans d'autres cas, où la loi semble avoir été enfreinte, et on ne sait pas comment un tribunal le jugerait, d'ailleurs on ne le sait jamais, et que cela ne semble pas être un cas grave au point où cela mérite une décision de poursuivre devant les tribunaux, dans des cas comme ceux-là, il nous arrive de faire seulement une remontrance. D'ailleurs, tout le monde n'est pas d'accord. Plusieurs nous ont reproché d'avoir fait des remontrances dans des cas semblables et je pourrais vous donner des exemples.

Le sénateur Asselin: En général, ces remontrances que vous faites le sont à la suite de nombreuses plaintes reçues de la population en général, sur tel ou tel programme, ou bien si ce sont des remontrances ou des poursuites faisant suite à une décision du CRTC, à la suite des émissions qui ont déjà été télévisées.

M. Juneau: C'est rare, d'ailleurs, qu'on fait des remontrances. La plupart du temps c'est plutôt que nous arbitrons entre les gens qui font la plainte, et le poste de télévision en question, afin d'obtenir que le poste donne une explication satisfaisante, ou bien qu'il corrige l'injustice qui aurait été faite.

Il y a eu un cas récemment à Edmonton, où on fait allusion que Radio-Canada,—je regrettait que le sénateur Desruisseaux soit parti—mais, Radio-Canada à Edmonton, a télévisé, à sept heures du soir, je pense, le résultat d'un

concours de nudisme. Alors, à sept heures du soir, à l'heure du diner, les enfants sont là, donc il y a eu un déluge de protestations. Alors, on a transmis les protestations à Radio-Canada. Radio-Canada, dans ce cas-là, n'a pas jugé bon de défendre son attitude en disant: Nous avons fait cela parce que nous croyions que c'était un programme justifié pour les raisons suivantes. Non, ils ont immédiatement présenté, le lendemain soir, leurs excuses au public, et cela a clos l'incident.

Dans d'autres cas, Radio-Canada répondra: Nous avons fait cela, oui, parce que nous croyions que c'était justifié, et voici les raisons, pour lesquelles nous aimerions défendre Radio-Canada.

Cela, c'est une raison. Dans d'autres cas, il s'agit d'information qui nous semble nettement mensongère—intentionnellement ou non et je peux vous en donner un exemple.

Si le cas est grave, nous poursuivons. Si le cas n'est pas tellement grave, que c'est plutôt de la légèreté, de la frivolité, nous disons: Écoutez, c'était stupide de, faire une telle chose, voulez-vous, s'il vous plaît faire attention dans l'avenir.

Il y a d'autres exemples dans ce domaine, légèrement différents. C'est que, lorsque l'opinion d'un groupe, selon le groupe ou les personnes en question, si leurs idées sont injustement reflétées, et que les personnes ou le groupe en question prétendent ne pas avoir eu l'occasion de s'exprimer équitablement, par rapport à ce que quelqu'un d'autre a dit, dans ce cas-là, nous arbitrons. Toutefois, il arrive que le poste, que ce soit un poste de Radio-Canada ou un autre, rétablisse l'équilibre en donnant à la personne l'occasion de se défendre. Il y a des fois que la tort est fait. Il est arrivé un cas où l'on a fait une remontrance à un poste.

Le sénateur Asselin: Ai-je raison d'affirmer, monsieur Juneau, que, en ce qui concerne vos pouvoirs de persuasion, vos pouvoirs de remontrances, vos droits de poursuite que vous avez en vertu de la Loi, ai-je raison de dire que ceux-ci interviennent lorsque vous avez une formulation de plainte sérieuse dans l'esprit du CRTC, ou avez-vous au sein du CRTC une organisme de surveillance en ce qui a trait aux programmes, lequel fait rapport à la direction du CRTC? De plus, le CRTC prend-il lui-même la responsabilité d'agir, soit en vertu de son droit de persuation, ou bien de remontrance? Le CRTC agit-il seulement lorsqu'il reçoit une plainte sérieuse d'un groupe de contribuables, de citoyens, ou bien s'il prend l'initiative, d'attirer l'attention d'un poste de radio ou de télévision d'un organisme d'État, en disant: Telle chose a été faite. On n'aime pas cela. Donnez-nous la raison. Je voudrais savoir quelle est la politique du CRTC dans un tel cas? Avez-vous un organisme de surveillance de tons ces programmes qui fait rapport au bureau de direction, et vous dites alors: On a vu tel programme, auriez-vous l'amabilité d'avertir, de faire une remontrance ou d'intenter une poursuite? Ou attendez-vous de recevoir des plaintes d'organismes, ou de contribuables au sujet de certains programmes. C'est cela que je voudrais que vous éclaircissiez?

M. Juneau: Oui, d'accord, je vais essayer de répondre.

Dans le cas de programmes qui semblent aller nettement à l'encontre d'un article de la Loi, ou des Règlements du CRTC, nous prenons l'initiative nous-mêmes. Le cas, par exemple, de cette émission partisane dans les 24 heures qui précèdent une élection, c'est nous qui avons pris les mesures qui s'imposaient. Je pense même que nous avons perdu en première instance, que nous sommes allés en appel, et nous avons gagné. Dans le cas des excès publicitaires, c'est la même chose.

Alors, quand il s'agit d'un Règlement, ou d'une Loi—d'un programme qui va à l'encontre des Règlements ou d'une Loi, oui, nettement, nous prenons l'initiative.

Dans le cas des questions de goût, d'opinion, de contenu d'un programme, il est très, très rare, et j'aurais peine à me souvenir d'un cas où nous avons pris l'initiative d'intervenir par rapport à un programme particulier. Cela, c'est de propos délibéré. Nous croyons que l'esprit de la Loi était que les licences étaient données à des gens, et qu'ils sont responsables d'administrer les programmes de cette façon pour le temps ou la durée de la licence. S'ils administrent mal cette licence, au point que l'on doive leur retirer leur licence, alors il faut la retirer. Mais, l'esprit de la Loi n'est pas qu'on doive se substituer constamment au jugement des gens qui détiennent la licence quant à des programmes particuliers.

Le sénateur Asselin: Prenons le cas précis que nous avons devant le comité ce matin. Le sénateur Langlois a attiré l'attention du Sénat sur le programme «Les Beaux Dimanches». Nous avons fait un comité pour étudier la question. Vous êtes devant nous, vous avez entendu les griefs du sénateur Langlois et du sénateur Denis, est-ce que, à votre esprit, ceci serait suffisant pour attirer l'attention de Radio-Canada au sujet de ce programme, et lui demander certaines explications?

M. Juneau: Je pense que l'attention de Radio-Canada au sujet de ce programme a été vigoureusement attirée depuis plus d'un an par les discussions qui ont eu lieu au Sénat. Nous n'avons pas, comme je vous dis, nous n'avons pas, au moment où ce programme a eu lieu, reçu de plaintes du public.

Le sénateur Asselin: Est-ce qu'il aurait été préférable que le sénateur Langlois, par l'entremise d'un vœu, ou d'une motion du Sénat, vous envoie une plainte formelle, et que, à la suite de cette plainte, vous auriez agi?

M. Juneau: Vous me posez un cas hypothétique. On aurait sûrement réfléchi à la question.

Le sénateur Asselin: Peut-être que j'agis plutôt en avocat, actuellement.

M. Juneau: Il me ferait plaisir de parler de cela informellement, parce que répondre immédiatement, moi, j'ai toujours tendance à répondre aux questions de façon un peu désinvolte. Je pense que la prudence exigerait, dans un cas comme celui-là, que je prenne votre question en considération.

Le sénateur Asselin: Une autre question me hante l'esprit depuis longtemps. Je pense que Radio-Canada doit refléter, à mon avis, la réalité politique canadienne; que ce soit du point de vue fédéraliste, du point de vue séparatiste, je pense qu'il faut laisser la liberté à des organismes de l'État, ou des organismes privés, de refléter la réalité canadienne.

Évidemment, je suis complètement d'accord avec le sénateur Langlois lorsqu'il dit que ce programme, «Les Beaux Dimanches» est tellement de mauvais goût. Si on a voulu, par là, porter atteinte à notre système fédéraliste, j'ai l'impression qu'on l'a fait d'une façon gauche, et que ce n'est pas cela, à mon avis, qui va impressionner les gens sérieux qui ont des opinions sur le fédéralisme canadien. Tout de même, je suis d'accord avec le sénateur Langlois

que c'était une émission de très mauvais goût, une satire—c'était évidemment, un programme satirique.

Le sénateur Denis: Il y en a trop qui ne sont pas sérieux.

Le sénateur Asselin: Oui, mais, évidemment, il faut toujours laisser aux gens la liberté personnelle de penser et de juger. Est-ce que cette réalité canadienne doit être, dans votre esprit, reflétée autrement que par ces programmes satiriques que nous avons? J'ai bien l'impression que vous pouvez admettre que, si un poste de radio, sur le plan information, parle de certaines tendances politiques, que cela entre dans les cadres de la Loi du CRTC. Je ne pense pas que l'on puisse formuler de plaintes à cet égard. Mais, est-ce que, dans votre esprit, il ne serait pas mieux de faire un cadre, de ne pas passer cela sous des programmes satiriques, mais de se limiter à l'information, de se limiter au dialogue, au «panel» de télévision, plutôt que de laisser cela sous cette forme critiquée par le sénateur Langlois?

M. Juneau: Encore une fois, sans me prononcer au sujet de ce programme en particulier, je répondrai d'abord à l'aspect positif de votre question. Nous nous sommes très souvent prononcés officiellement au CRTC, officieusement, et j'ai donné un grand nombre de conférences, de discours—j'en fais continuellement. Mes collègues, surtout le vice-président du CRTC, font la même chose. Je pense que le thème principal du CRTC c'est l'importance de la radiodiffusion, non seulement de Radio-Canada, mais l'importance de la radiodiffusion au Canada, pour aider les Canadiens à se connaître mieux les uns les autres; que les Francophones connaissent les Anglophones, et vice versa; que les gens de l'Ouest connaissent mieux les gens des Maritimes; que l'on connaisse mieux les Esquimaux et les Indiens; que l'on connaisse mieux les néo-Canadiens, etc., de façon à ce qu'on ait un pays capable de mieux se développer et de survivre dans le monde actuel, et de mieux se développer dans le monde actuel qui est très compétitif.

Le sénateur Denis: De l'unité.

M. Juneau: C'est ce que je pense, ce que je dis en d'autres termes. Nous avons exprimé notre opinion à plusieurs reprises, à savoir que cela ne doit pas se faire en essayant d'imposer à tout le Canada une pensée uniforme. Nous tentons de penser aux Francophones, aux Québécois, exactement, au mode de pensée des gens de l'Ouest, ou de penser aux gens des Maritimes, au mode de pensée des gens de Toronto.

Je me suis déjà fait sermonner là-dessus par le sénateur McElman, et je partage sa philosophie à ce sujet. Le CRTC a essayé de défendre une conception de l'unité nationale faite d'une circulation de plus en plus intense de sentiments et d'idées de toutes les parties du pays, et non pas de l'imposition de modèles qui viennent de Toronto, de Montréal, ou d'Edmonton, etc. Mais, une fois qu'on a un tel modèle, nous croyons, nous, qu'il faut les travailler intensément. Il faut avoir une politique vigoureuse dans ce sens. On n'y fait pas une politique d'uniformité. Mais, on y fait une politique d'unité, basée sur la reconnaissance de cette diversité.

Alors, je pourrais, si ça vous intéresse, vous envoyer un très grand nombre de textes du CRTC là-dessus, y compris la décision du 31 mars 1974 où nous parlons longuement de cette question-là.

Le président suppléant: Est-ce qu'on pourrait avoir le texte?

M. Juneau: Oui. On vous fera parvenir à chaque membre du comité, ou à chaque membre du Sénat, si vous le voulez, une copie de cette décision.

Le sénateur Langlois: A chaque membre du comité, ça suffit.

M. Juneau: Ceci dit, monsieur le sénateur, je pense qu'il serait regrettable d'établir comme politique qu'on ne doit pas—

Le sénateur Asselin: Comme cadre.

M. Juneau: D'établir comme directive réglementaire, ou même officieuse, qu'on ne doit pas se servir de la fiction, du divertissement, de la chanson, de tout ce qui n'est pas purement nouvelle d'information pour arriver à l'objectif qu'on discute,—je pense que ce serait dommage. Il se peut fort bien qu'un programme satirique soit désagréable ou excessif, ou de mauvais goût, mais, parce qu'un programme en particulier est jugé, peut-être par un grand nombre de gens, comme étant de mauvais goût, il serait regrettable, semble-t-il, de mettre de côté la technique de la satire, ou la technique de la fiction. Je pense que ce serait regrettable.

[*Traduction*]

Le sénateur Thompson: Monsieur le président, tout d'abord, je ne suis pas membre du Comité. De plus, étant associé dans une station de radio, j'ai pu voir à l'œuvre la direction ferme de M. Juneau et je le respecte énormément pour les décisions qu'il a prises.

Il me semble que ce soit une question de langue française, puisqu'il s'agit d'une émission télévisée sur le réseau français. Je ne l'ai pas vue, mais j'en ai lu rapidement la transcription.

Monsieur Juneau représente l'ensemble du Canada. J'ai aimé la façon dont il a répondu aux critiques du Comité sénatorial, parce que ce qui vaut pour les stations francophones vaut également pour les stations anglophones. Le comité a vu si je comprends bien—même si cela n'est pas apparent dans le procès-verbal de sa réunion précédente ou dans ce qu'a dit le sénateur Langlois à la Presse anglaise—la préoccupation du sénateur Langlois a trait à la ligne de conduite générale. Il me semble s'inquiéter en général des éditoriaux de Radio-Canada de langue française pour le séparatisme.

D'autre part, s'il était question d'une émission en particulier et du goût de cette émission, je ne suis pas d'accord avec les critiques. Je crois que c'est très sain, et pour se conformer à l'article 3 de la loi, je crois qu'une façon de protéger et d'enrichir notre société est de pouvoir se moquer de ses travers.

En Angleterre, aujourd'hui, une discussion très saine se poursuit au sujet du traitement de la Reine, pour savoir s'il est trop élevé. Il est très sain, à mon sens, de se demander si on a bien fait de payer son passage en avion pour les Bahamas et cette discussion très virile est relancée par un député d'Écosse à chaque fois qu'il est question de crédits versés à la Reine. Le journal *Punch* et un certain nombre d'autres, je crois, contribuent à la diversité de l'Angleterre en défiant la Reine ou la Chambre des Lords et se moquant d'elles.

Je crois que l'un des maux les plus fréquents chez les hauts fonctionnaires, les sénateurs et certains autres est la suffisance. Nous devrions pouvoir accepter les critiques, la

satire et le ridicule. C'est pourquoi je ne m'objecte aucunement à ce genre d'émission. Je crois que c'est sain.

Hier soir, il y a eu une page de critiques sur les dépenses de la Reine. Quant à la question de goût—je pense et j'espère avoir bien compris M. Juneau—je crois que ce dernier hésiterait énormément à décider entre ce qui est de bon goût et de mauvais goût, qu'il conçoit que, dans certains cas, le goût peut être plus ou moins mauvais pouvu que l'ensemble permette énormément de diversité, et c'est ainsi que nous otenons une société très riche et un contenu canadien très riche. J'espère avoir répondu à la question, mais n'est-ce pas la conclusion que vous tirez?

M. Juneau: Vous avez énoncé notre position tout à fait clairement.

Le sénateur Thompson: Je crois avoir été parmi la minorité, lors des critiques précédentes faites au Sénat au sujet des émissions de Radio-Canada. J'ai vu un soir une très belle émission, à mon avis, où une jeune Canadienne-française tombait amoureuse d'un jeune Canadien-anglais de Colombie-Britannique.

Le sénateur Asselin: ça peut arriver.

Le sénateur Thompson: Je crois qu'on dépeint avec sensibilité et dignité leur histoire d'amour. J'étais au Sénat lorsque quelqu'un s'est levé pour parler de l'obscénité d'une émission de Radio-Canada où il y avait en une scène de lit. Je n'ai pas fait le lien avec l'émission que j'avais aimée et que je jugeais apte à faire quelque chose pour l'unité du Canada. Après coup, j'ai regretté de ne pas m'être levé pour dire combien j'avais aimé cette émission. Je veux faire ainsi comprendre la difficulté qui se pose au président et à Radio-Canada, car mon opinion sur le mauvais ou le bon goût diffère de toute évidence de celle des autre sénateurs.

Puis-je ajouter autre chose? A-t-on l'impression que le Sénat devrait être l'organisme de censure qui décide du contenu des émissions de Radio-Canada. Si c'est le cas, je le déplore et m'y opposerai de toute mes forces, car je ne puis songer à un organisme plus vieux jeu pour décider du contenu des émissions de tout le pays que le Sénat, qui a vu la tragédie de Rodin et d'autres qui ont dû se présenter devant des organismes afin de faire reconnaître leur créativité artistique et j'espère bien que ce rôle n'imcombe pas au Sénat.

Le président suppléant: Je ne crois pas que ce soit le rôle du Sénat ni qu'il veuille le jouer. Je crois que le sénateur Langlois a soulevé cette question et présenté l'affaire au comité, surtont pour attaquer cette partie de l'émission—et d'autres émissions, car celle-là n'est qu'une parmi tant d'autres du genre présentées tout particulièrement au Québec. Je comprends votre point de vue, mais vous ne vivez pas au Québec. Vous ne comprenez pas vraiment.

Le sénateur Langlois: Le Québec n'a jamais été compris par l'Ontario. Ce n'est pas nouveau.

Le président suppléant: Je ne dirais pas cela. Vous peuvez dire ce que vous voulez. Le but du sénateur Langlois était de présenter une affaire à notre comité et au Sénat, de façon à attirer l'attention du CRTC et de Radio-Canada, sur le fait qu'ils allaient à l'encontre des buts ou des fins pour lesquelles la société Radio-Canada avait été créée.

Le sénateur Denis: Bravo.

Le président suppléant: C'était son but. Il ne voulait pas critiquer la programmation mais le message transmis par cette émission et d'autres. C'est là son but.

Le sénateur Thompson: Monsieur le président, je vous sais gré d'approfondir ce but. Pour commencer, j'ai voulu dire que bien d'après la teneur de cette réunion, le sénateur Langlois semblait se préoccuper de la politique générale de la direction d'une station francophone, non pas d'une émission satirique en particulier. J'ai dit qu'en lisant dans les journaux anglophones la réaction à ses remarques, on ne pouvait pas croire qu'il soit préoccupé du fait que certains hauts fonctionnaires, dont la Reine, soient ridiculisés, mais bien plutôt qu'il s'intéresse profondément à la politique générale de la direction, une politique cohérente, plutôt présentée sous un angle séparatiste qu'axée sur l'unité du Canada, et je crois que vous l'avez souligné.

Le président suppléant: Oui. Vous avez la parole sénateur McElman à moins que le sénateur Langlois n'ait quelque chose à ajouter à ce que je viens de dire. J'ai essayé d'exprimer la raison pour laquelle j'ai soulevé l'affaire au comité.

Le sénateur Langlois: Vous avez trs bien réussi. J'avais été très précis et je n'ai pas été surpris de voir que les journaux ontariens avaient mal interprété l'attitude du Canada français. Ce n'est pas la première fois.

Le président suppléant: Nous en resterons là.

Le sénateur McElman: M. le président, je pense qu'il est très sain que notre comité discute de cette question et que M. Juneau soit venu comparaître pour entendre les points de vue des membres du comité. Je crois que c'est également un signe de santé chez la Confédération canadienne que la réaction à cette émission—qui n'est qu'une émission parmi tant d'autres, mais tout particulièrement à celle-là—ait été énergiquement exprimée par les sénateurs qui représentent la belle province. Je crois que c'est un signe très sain au crédit des institutions dont nous jouissons.

Cela dit, j'ajoute que nous avons très rarement M. Juneau ici et que j'ai aimé toutes ses comparutions. Parfois, nous ne sommes pas d'accord, mais je suis heureux qu'il comparaisse. On serait tenté d'essayer d'élargir l'étendue de notre sujet d'aujourd'hui.

M. Juneau: Je ne puis dire «be my guest», car je suis votre invité.

Le sénateur McElman: J'espère qu'à une autre occasion nous discuterons de ce que je crois être la prépondérance de la violence et du crime dans la programmation générale de la télévision. Il serait utile d'en discuter. Quant au sujet discuté actuellement et qui se rapproche énormément de l'unité canadienne, ce qui fait partie des fonctions de Radio-Canada, j'ai été irrité, en fin de semaine, par les reportages présentés par nos deux réseaux nationaux, Radio-Canada et CTV—c'était vendredi, 14 février, jour de la St-Valentin—sur le dixième anniversaire de notre drapeau canadien.

Radio-Canada passe avant au Nouveau-Brunswick, puisque nous le recevons à 11 heures pour les nouvelles nationales, et CTV à 12 heures. Radio-Canada a parlé de l'anniversaire, en faisant allusion aux difficultés qui avaient accompagné l'adoption du drapeau et la seule personne que l'on voyait commenter le sujet était celle qui avait dirigé la lutte contre le drapeau. Il aurait pu être utile pour rétablir l'équilibre qu'un jeune Canadien de moins de dix ans ait dit ce qu'il pensait du drapeau. J'ai été choqué et j'ai pensé

qu'il n'était pas très respectueux pour le drapeau que nous avons adopté que d'en faire un reportage aussi orienté. C'était une réaction personnelle, et je me suis à moi-même: «McElman, comme d'habitude, tu t'emportes.» J'ai alors attendu le reportage de CTV à 12 heures. On aurait cru que le même producteur avait fait les deux émissions, car la même personne commentait, c'est-à-dire celle qui avait mené l'opposition au drapeau et il n'y avait rien pour contrebalancer ses dires.

Je suis donc d'accord avec la plupart des sénateurs qui ont parlé, soit qu'en regardant la télévision pendant un certain temps, on en arrive, occasionnellement du moins, à songer qu'elle n'est pas neutre, aussi neutre qu'elle devrait l'être, qu'il y a une prépondance dans la programmation d'un courant de pensée de la direction qui ne respecte pas le mandat confié à Radio-Canada soit de provouvoir l'unité canadienne. Cela dit, je crois que le Parlement a été sage de ne pas donner au CRTC le rôle de censeur. Il aurait détruit le CRTC et la démocratie dans la mesure où la radiodiffusion peut y prendre part.

Il a été sage de donner au CRTC le rôle de contrôler la radiodiffusion après coup, plutôt que celui de censurer à l'avance la programmation. C'est sur ce point que j'aimerais interroger nos témoins maintenant. Vous avez déjà mentionné le contenu commercial et dit que pour ce qui est des limites de temps des annonces télévisées, les stations sont obligées de présenter des copies de leur programmation. Est-ce exact?

M. Juneau: Oui, monsieur.

Le sénateur McElman: Et c'est de cette façon mécanique que vous contrôlez ce qui est fait de bon ou de mauvais?

M. Juneau: Ce n'est pas tout. Nous avons aussi amélioré notre mode de fonctionnement. Je ne prétends pas que tout est parfait à l'heure actuelle, mais nous sommes maintenant capables d'assurer une meilleurs surveillance des stations pendant leur temps de diffusion. Nous ne les surveillons pas constamment, cela va de soi, mais nous effectuons des vérifications sporadiques. Bien sûr, il se produira des irrégularitées dans la diffusion, tant à la radio qu'à la télévision, tout comme il arrive que des gens brûlent des feux rouges. Mais nous effectuons effectivement une surveillance des signaux.

Le sénateur McElman: Mais vous avez un appareil qui vous permet d'assurer un certain contrôle et de surveiller les programmes?

M. Juneau: En effet.

M. McElman: J'ai été vraiment surpris d'apprendre que le public n'avait pas présenté de plainte relativement à ce programme. Lorsque, dans le cadre d'un programme déterminé, il est nécessaire de tenir compte d'une plainte présentée par le public, il se produit une réaction immédiate qui donne une impulsion au Conseil de la radio-télévision canadienne et l'amène à déterminer s'il doit ou non prendre une action. Existe-t-il un appareil administratif qui se met en branle sans y être incité par une plainte du public? On a prétendu, depuis fort longtemps, qu'il ressort de certaines émissions de fond qui entrent dans la programmation de certains réseaux, au Québec notamment où il existe un réseau français, une tendance à favoriser jusqu'à un certain point le séparatisme. Le cas échéant, faudrait-il que le public porte plainte pour que vous réagissiez, ou existe-t-il un mécanisme quelconque qui vous permette de surveiller une station ou un réseau particulier, ou tout autre organisme de diffusion levant de compétence, afin de vous assurer qu'on n'y diffuse pas d'émissions contraires à l'unité nationale que vous avez pour mandat d'assurer?

M. Juneau: Un tel mécanisme n'existe pas. Nous ne surveillons pas les émissions dans le dessein de déterminer si nous devrions prendre une action quelconque, légale ou non officielle pour de simples questions de goût—je crois que je me répète. Un tel mécanisme n'existe donc pas. Notre surveillance ne s'attache pas à des aspects spécifiques, mais je crois que votre question portait sur un autre point. Ce que vous voulez savoir, en fait, c'est si notre surveillance des émissions vise à découvrir s'il n'existe pas des tendances qui aillent à l'encontre de l'esprit de la loi. Nous n'assurons cette surveillance systématiquement, si on entend par là qu'il nous faudrait déterminer, en effectuant des calculs méticuleux, voire mathématiques, s'il existe un déséquilibre, si une importance plus grande est attachée à certaines opinions, au détriment d'opinions divergentes. Nous n'assurons pas une telle surveillance. Je n'emploirais par le terme surveillance, parce qu'il inclut dans une certaine mesure l'idée d'épier, ce que nous ne faisons pas. Je ne dis pas que nous ne devrions pas le faire. Si nous avions de fortes raisons de croire que de telles tendances sont effectivement nocives, je présume qu'il serait de notre devoir de déterminer s'il existe ou non un problème grave. Nous n'accomplissons pas cette sorte de travail.

Nous estimons, cependant, que nos fonctions ne se limitent pas à jouer en quelque sorte le rôle d'un corps de police et à surveiller ce qui se passe afin de découvrir les irrégularités qui peuvent être commises. Nous estimons que nous avons un rôle à jouer dans le domaine de la diffusion, que nous ne sommes pas seulement des chiens de garde, nom qu'on nous a quelquefois prêté dans le passé, mais que nous faisons bel et bien partie du vaste ensemble de la diffusion et que nous avons pour rôle de travailler en collaboration avec Radio-Canada et les diffuseurs privés à l'amélioration des normes en général, y compris les normes dont vous avez parlé. A cette fin, certains de nos employés regardent un grand nombre d'émissions de télévision. Ces personnes ne s'assoient pas devant un appareil dans le seul dessein de surveiller tout ce qui est diffusé, mais nous estimons qu'il est nécessaire, si nous voulons être à la hauteur de notre tâche, que des gens versés dans les émissions de télévision et de radio nous rapportent ce qui s'y passe, tout simplement ça. Leurs rapports nous permettent de nous faire une opinion de la valeur actuelle de la télévision en général ou de Radio-Canada en particulier.

Quelquefois, nous écrivons à ce sujet, ou encore, d'une façon moins officielle, moi-même ou le vice-président faisons un discours dans lequel nous exprimons nos opinions à ce sujet. Ainsi, il nous est arrivé souvent de déclarer que, tant dans le secteur privé que dans le secteur public, il pourrait y avoir beaucoup plus d'émissions qui contribuent à raffermir l'image du pays et l'unité nationale, chez les anglophones comme chez les francophones, non seulement en ce qui a trait à l'unité linguistique des francophones et des anglophones, mais aussi, comme vous l'avez mentionné à quelques reprises, en ce qui a trait à l'unité géographique, entre l'Est et l'Ouest, entre le Nord et le Sud, etc. Nous agissons effectivement de la sorte, et nous exprimons nos opinions. Ainsi, en ce qui a trait à la substance des émissions diffusées en général, nous pensons—nous ne sommes pas les premiers à le déclarer—et il se peut que cela soit vrai pour les journaux aussi—qu'il existe une certaine recherche du sensationnel; qu'il existe une certaine tendance à insister davantage sur les aspects négatifs que sur

les aspects positifs; qu'il existe une certaine tendance à ne manifester aucun intérêt pour ce qui réussit; qu'il existe, enfin, une tendance à ignorer certains thèmes, certains domaines. Les ingénieurs, par exemple, nous disent très souvent qu'ils ne comprennent pas pourquoi il est si peu question de ce qui se fait dans leur domaine. Ce sont des nouvelles; elles peuvent être très froides, très ennuyeuses, si elles ne sont pas présentées que sous forme de chiffres, mais elles sont sûrement intéressantes à certains égards.

Ainsi, je me souviens que l'homme qui était chargé de la mise au point des satellites canadiens Alouette et Isit m'a déclaré un jour que, plusieurs années auparavant, lui et ses collègues avaient invité les journalistes à assister à un lancement,—à Cap Kennedy—je suppose. Je ne nommerai pas les journalistes concernés. Toujours est-il qu'ils acceptèrent l'invitation. Le lancement allait avoir lieu. Finalement, à la dernière minute, ils annulèrent leur promesse d'assister au lancement d'un satellite Alouette. Je crois que c'était là le premier lancement et qu'il s'agissait là, par conséquent, d'un événement très important. C'était en fait un point culminant de la grande histoire de l'ingénierie et des communications. Ils avaient annulé leur promesse parce que des conflits raciaux s'étaient produits en Alabama et qu'ils avaient décidé de faire un reportage sur ces événements plutôt que sur le lancement. Ils prenaient donc une décision touchant le contenu des nouvelles qui seraient diffusées. Tout le monde est libre de prendre des décisions de cette sorte, mais je crois que tout le monde est libre aussi d'étudier ces tendances, de les commenter et de se demander pourquoi les choses se passent ainsi.

Un ingénieur m'a fait parvenir une lettre très intéressante, un lettre assez longue, dans laquelle, sans protester énergiquement ni critiquer vertement, il déclarait: «On s'intéresse rarement à notre domaine. Nous savons que les questions qui nous intéressent sont difficiles et compliquées, mais pas nécessairement plus compliquées que les questions politiques, et il devrait bien y avoir un moyen de les rendre intéressantes.» Après tout, il faut admettre que les décisions prises par les ingénieurs ont des conséquences énormes sur notre vie dans le monde moderne. J'ai l'impression quelque fois que les décisions prises par les ingénieurs, décisions que le public ne connaît qu'à peine, déterminent notre mode de vie dans une trop grande mesure. Pourtant, nous sommes obligés de nous adapter.

Dans des cas comme celui-là, nous parlons «de thèmes absents dans l'information». On pourrait établir une longue liste de thèmes que les journalistes ne traitent que très rarement ou auxquels ils n'accordent que très peu d'importance. Nous nous intéressons à des situations comme celle-là; nous ne nous y intéressons pas, comme je l'ai déjà dit, en chiens de garde, mais en personnes pour qui l'évolution des organes d'information compte vraiment.

Le sénateur McElman: Je me rends bien compte de la complexité du problème auquel vous et vous collègues devez faire face à l'heure actuelle. D'autre part, j'ai été heureux de vous entendre dire que vous ne mettiez peut-être pas assez l'accent sur la surveillance.

M. Juneau: Je suis d'accord.

Le sénateur McElman: Je ne voudrais pas, moi non plus, que vous deveniez une sorte d'organisme de surveillance; je ne crois pas que ce soit là votre tâche ni votre rôle. Vous avez mentionné des tendances dont les émissions ne tiendraient pas compte de façon générale. A mon avis, nous ne nous préoccupons pas ici des tendances non exprimées, mais bien de celle qui prend une trop grande ampleur dans les émissions, je pense notamment, aux attaques portées contre les institutions et le système dont nous jouissons.

Je me rends compte qu'il y a des hauts et des bas dans l'opinion et l'intérêt public, mais si la population devait faire preuve d'apathie face à ce qu'elle voit à la télévision et entend à la radio, et s'il faut prétendre qu'elle est effectivement passive, comme certains le croient parce qu'une émission ne provoque aucune réaction, il me semble, qu'en vertu de votre mandat, il est de votre devoir d'exercer une certaine surveillance, surtout lorsque l'unité nationale est menacée. Si, à l'égard d'une série d'émissions qui pourraient être interprétées comme une attaque contre la Confédération, le public, croyant qu'il ne peut vraiment rien faire, adopte une attitude passive, ni le Conseil de la radio-télévision canadienne, ni Radio-Canada, ni les sociétés privées de diffusion ne connaîtront la réaction de la population face à ces émissions, pour la bonne raison que celle-ci ne fera pas connaître son opinion. Dans de tels cas, il conviendrait de mettre sur pied un mécanisme permanent quelconque, afin de combler la lacune. Pour ma part, je serais d'avis, si rien d'autre n'est accompli à cet égard qu'il pourrait être très utile que le Conseil de la radio-télévision canadienne et les autres organismes responsables en matière de diffusion considèrent cette question.

M. Juneau: Votre point de vue est très valable, sénateur. Je crois que je puis dire, cependant, que beaucoup de personnes considèrent que la situation s'est grandement améliorée ces dernières années en ce qui concerne le contenu général des émissions, et que le problème de l'unité nationale et de l'interdépendance des diverses régions du pays fait l'objet d'un plus grand intérêt. Nombre de personnes admettent que cette évolution a eu lieu tant à Radio-Canada que dans le secteur privé.

En ce qui a trait à Radio-Canada, je n'ai entendu aucun commentaire défavorable à l'égard de la chaîne française. Quelle que soit l'opinion qu'on puisse avoir de la programmation de cette chaîne, personne n'a prétendue qu'elle s'était détériorée. En général, on prétend qu'il y a eu une amélioration considérable. J'aime bien la façon dont le président de Radio-Canada décrit la situation. J'ai relu récemment l'explication qu'il en donne.

C'est une question vraiment très difficile. Certains des problèmes que nous étudions ici se retrouvent aussi dans le domaine de la presse écrite. Je sais que certains sénateurs diront que j'ai raison dans une certaine mesure, mais que la situation n'est pas la même et que la société Radio-Canada a été créée à des fins particulières. Ils auraient raison. Mais il ne faudrait oublier non plus que Radio-Canada a été créée comme un organe de presse, d'une certaine manière, et qu'elle ne peut pas s'écarter des règles qui s'appliquent à la presse. C'est le prix qu'il faut payer lorsqu'on crée un organisme comme Radio-Canada. Celui-ci doit se conformer aux règles que doivent suivre les organes d'information en général, et à la loi, cela va de soi.

Fort de ce principe, le président de Radio-Canada s'est dit d'avis que l'attitude de la société d'État a été de se servir des règles de la presse et d'essayer d'obtenir des employés de Radio-Canada qu'il s'agisse du personnel régulier ou des employés occasionnels, un travail hautement professionnel. Les travailleurs honnêtes sont très peu portés à contester lorsqu'on fait appel à leur conscience professionnelle. Certains attachent peu d'importance à la qualité du travail, mais il n'en reste pas moins que c'est là une façon très intéressante d'aborder un problème très difficile, tant dans le cas de Radio-Canada que dans celui

de la presse écrite, que de considérer qu'il est nécessaire d'exiger que la qualité du travail journalistique soit de plus en plus élevé, sans aucune considération d'ordre politique. Il se peut bien qu'on ne parviennent pas ainsi à régler tous les problèmes, mais du moins un bon nombre d'entre eux.

J'ai rencontré un certain nombre de journalistes de la radio et de la télévision, des groupes de journalistes, des syndicats, des représentants syndicaux, etc, et je sais que nombre d'entre eux, pas tous, naturellement, quelles que soient leurs idées politiques, se préoccupent énormément de l'éthique de la profession, qu'ils travaillent pour Radio-Canada, pour un poste privé ou pour un journal. C'est ce que j'appelle du professionalisme. Ne me dites pas que cette préoccupation a déjà produit des résultats jugés satisfaisants par tous les intéressés et je ne crois pas non plus que ce soit leur avis. C'est tout de même une façon intéressante d'aborder le problème.

Le président suppléant: Avant que d'autres questions soient posées, permettez-moi d'attirer votre attention sur le fait qu'il est déjà midi moins vingt-cinq et que j'aimerais discuter de deux ou trois autres questions avec les membres du Comité avant l'ajournement.

[*Texte*]

Le sénateur Langlois: Je vais être aussi bref que possible. J'étais moi-même pour attirer l'attention du comité sur l'heure tardive.

Le président suppléant: Oui, parce qu'on a deux ou trois items à étudier.

Le sénateur Langlois: Je ferai des commentaires très brefs sur l'intervention de mon collègue, le sénateur Thompson. J'ai peut-être réagi avec un peu trop de vigueur à ses remarques, mais je lui dirai que, si on avait attaqué son droit de me critiquer, j'aurais encore employé plus de vigueur à défendre son attitude et son droit de la faire.

Maintenant, pour expliquer au comité que j'avais réellement l'intention d'attirer l'attention du Sénat sur ce programme—je dois dire, d'abord, que ce n'était pas dans le but de demander au Sénat de se substituer au CRTC, ni à Radio-Canada, mais, j'avais l'intention de demander au Sénat d'étudier ce programme en profondeur. Alors, si on partageait mon opinion, établir de quelle façon Radio-Canada et le CRTC devraient appliquer la Loi qui les régit. Le président du CRTC, M. Juneau, a attité notre attention—je l'avais fait avant lui—sur l'article 3 de la Loi. L'article 3 de la Loi—ce sont les dispositions primordiales de la Loi que je vais donner—le sous-alinéa *a*) crée un système de radiodiffusion unique au Canada; déclare qu'il est du domaine publique et, ensuite, crée deux secteurs: un secteur privé et un secteur public du système.

L'alinéa b) dit que ce système appartient au domaine,—non, le domaine public, c'est dans a) également,—l'alinéa b) dit que ce système doit être opéré par des Canadiens, et qu'il a pour but de sauve-garder, enrichir, raffermir la structure culturelle politique, sociale et économique du Canada.

Enfin, je pense à l'alinéa c), sur lequel le président a surtout attiré notre attention, qui se consacre au principe de la liberté d'expression sous la réserve suivante: «Réserve des lois et des règlements».

Il s'agit de la Loi à laquelle je me réfère actuellement, et, si je me rapporte à l'article 39 de la Loi, qui crée la Société Radio-Canada, je lis les objectifs et les pouvoirs de la Société Radio-Canada comme suit:

> La Société est établie afin de fournir le service national de radiodiffusion envisagé à l'article 3, conformément aux conditions de la ou des licences qui lui sont attribuées par le Conseil et sous réserve de tous règlements applicables du Conseil, et à cette fin la Société peut—

On donne ensuite les objets de la Société. Maintenant, l'article 3 fait la réserve des Règlements, du CRTC. Je passe maintenant à cet article 3, à l'alinéa j), où on donne au CRTC le pouvoir d'établir des règlements, comme suit:

> j) que la réglementation et la surveillance du système de la radiodiffusion canadienne devraient être souples et aisément adaptables aux progrès scientifiques ou techniques; et

—je souligne cette partie-là—

> que la meilleure façon d'atteindre les objectifs de la politique de la radiodiffusion pour le Canada, énoncée au présent article consiste à confier la réglementation et la surveillance du système de la radiodiffusion canadienne à un seul organisme public autonome.

On donne donc au CRTC comme objet primordial de surveiller, de réglementer, de régir, et de surveiller l'application de cette loi. C'est pourquoi j'ai cru bon d'attirer l'attention du Sénat sur le programme en question, parce que j'avais mes doutes. Je dois dire que ces doutes sont nés, d'abord, du fait que le soir où j'ai visionné le programme pour la première fois, j'étais dans ma ville de Québec avec un groupe d'amis, et que la réaction a été unanime à protester contre ce programme. On trouvait que c'était un programme osé, qui allait trop loin; que c'était clairement un message séparatiste qu'on voulait passer à la population. Puisque c'est le rôle du Sénat, de chaque sénateur, d'exprimer les vues régionales du pays, j'ai cru de mon devoir,—j'aurais manqué à mon devoir comme sénateur—d'attirer l'attention de mes collègues sur cette expression d'opinion que j'avais reçue non seulement le soir même avec mon groupe d'amis qui visionnaient le programme avec moi, mais aussi le lendemain dans mon étude légale et dans mes contacts avec la population de la ville de Québec. J'ai eu la même réaction, et, à partir de ce moment-là, j'avais une seule ligne de conduite: c'était de porter cette réaction soudaine à l'attention du Sénat, et le Sénat a endossé à l'unanimité ma motion de référence au comité. Je crois qu'en disant cela, je n'ai fait que mon devoir.

J'ajoute à ceci une demande que je désire adresser à M. Juneau: M. Juneau aurait-il objection à fournir à notre comité copie de la réglementation émise par le CRTC, à laquelle je viens de référer, concernant la recherche, les objectifs prévus dans cette Loi?

Avant de céder la parole à un autre, particulièrement à M. le président, je désire ajouter que, ce matin on a peut-être créé une mauvaise impression. On a posé des questions à M. Juneau, à savoir, s'il avait reçu des plaintes? M. Juneau a répondu dans la négative. Il n'y a pas eu d'autres commentaires. On a peut-être laissé l'impression à ceux qui n'ont pas assisté à la première séance de ce comité qu'il n'y avait pas eu de plaintes concernant ce programme.

Monsieur le président, vous vous rappelez qu'on a posé une question semblable aux officiers de Radio-Canada. Ils avaient répondu dans l'affirmative. Ils nous ont envoyé une liste de plaintes. On n'a pas les plaintes elles-mêmes, les lettres, mais ils nous ont envoyé une liste de plaintes, ainsi que leur interprétation du sens de ces plaintes. On

note qu'il y a eu des plaintes assez nombreuses, venant surtout de la province de Québec, mais il y en a eu également qui venaient de la ville d'Ottawa. On a malheureusement pas les lettres. On a le sens des plaintes radiotéléphoniques. On a également le nombre. Je crois que, pour Montréal, si ma mémoire est fidèle, il y avait eu 116 appels téléphoniques défavorables, il y en a eu quelque 70 ou 72 favorables. Il y en avait d'autres qui demandaient des renseignements, sans se plaindre, apparemment. Enfin, c'est une question d'interprétation de la téléphoniste qui a reçu le message du plaignant. Mais, il y avait eu des plaintes, et elles ont été assez nombreuses. Il y a eu des commentaires. Alors, je crois que nous étions amplement justifiés de référer l'appréciation de ce programme à un comité, et inviter M. Juneau et Radio-Canada à venir nous donner des explications, nous dire de quelle façon ils remplissent les objectifs de cette Loi de la Radiodiffusion canadienne. C'est une fonction du Sénat, comme de la Chambre des communes, de voir à ce que les fonctionnaires de l'État remplissent les objectifs prévus dans nos Statuts. C'est uniquement le but que je recherchais. Alors, je ne voulais pas que ce comité se substitue à M. Juneau qui, à mon avis, fait un excellent travail. Je le remercie de s'être tenu à notre disposition ce matin.

[*Traduction*]

Le président suppléant: Je suis certain que le sénateur Thompson a compris les propos du sénateur Langlois et il ne serait que juste de donner au sénateur l'occasion de dire quelques mots s'il le désire.

Le sénateur Thompson: Je serai bref, monsieur le président. C'est peut-être à cause de mon tempérament irlandais que bien des gens me croient contrariant par principe lorsque je tente d'éclaircir certains points afin de mieux les appuyer. Si j'ai bien compris le sénateur Langlois, il veut s'assurer que l'objectif de Radio-Canada, qu'il s'agisse de réseau français ou anglais, est de mettre l'accent sur l'unité du Canada. Or, si l'un des réseaux a continuellement pour unique politique éditoriale celle de suggérer ou de promouvoir la désunion ou le séparatisme, alors sa grave inquiétude est tout à fait justifiée comme l'ont dit d'autres sénateurs.

Je ne vis pas au Québec. Je ne vois donc pas ces émissions.

Le sénateur Langlois: Vous manquez vraiment quelque chose.

Le sénateur Thompson: Toutefois, s'il ne s'agit pas simplement de s'acharner sur une seule émission qui a peut-être fait preuve de mauvais goût je crois que l'affaire est bien fondée. Je voulais m'assurer que ce n'était pas cette situation que soulignait le sénateur Langlois. Par la suite, après avoir lu et après avoir parlé à bien des gens, je me suis fait l'opinion que c'est cette impression qu'avait créée certains journaux anglophones. Je voulais m'assurer qu'ils examinaient un tableau beaucoup plus vaste que celui dépeint à M. Juneau. J'appuie sa position.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, je suis heureux que le sénateur Thompson ait mentionné qu'il est de sang irlandais car ma femme l'est également et réagit de la même façon.

[*Texte*]

Le président suppléant: Monsieur Juneau, après avoir écouté les remarques de mes collègues, auriez-vous quelques suggestions à faire afin que ces choses désagréables ne se répètent plus? Le système de surveillance de Radio-Canada est-il adéquat? Pourrait-il être amélioré? Les administrateurs de Radio-Canada, si je comprends bien, d'après la Loi—ils sont 14—ne pourraient-ils pas exercer une attention plus particulière sur les programmes qui sont émis à la télévision ou à la radio? Je ne sais pas si cela vous embarrasse, mais si cela vous embarrasse, ne répondez pas, quoique, avec votre expérience, vous pourriez peut-être guider les membres du comité à formuler des suggestions aux autorités, soit Radio-Canada, soit le CRTC, soit même le gouvernement, parce que, pour être pratique, il faut en venir à une conclusion et avoir certaines suggestions à faire aux autorités pour remédier à cet état de choses, parce qu'on a parlé tantôt de plaintes. On sait, par expérience, que la majorité des gens n'écrivent pas, ne se plaignent pas.

Le sénateur Langlois: La majorité silencieuse.

Le président suppléant: La majorité silencieuse. Alors, c'est pourquoi il ne faut pas se fier seulement sur les plaintes de la population en général, mais, personnellement, je crois, qu'il appartient aux autorités de Radio-Canada et du CRTC de prendre les dispositions nécessaires pour éviter la répétition de tels événements.

Le sénateur Asselin: Est-ce que, actuellement, vous n'entrez pas, monsieur le président, dans un domaine extrêmement difficile? Si on commence à demander des orientations, est-ce qu'on ne doit pas, non plus, entrer dans toute la question de la liberté de la presse? Je pense que ces questions se lient ensemble. C'est bien difficile, je pense, pour le témoin de répondre. Je ne veux pas défendre le témoin, il est parfaitement capable de le faire lui-même.

Le président suppléant: Le témoin, avec son expérience, pourrait peut-être souligner les manques qui existent, ou le fait que le comité de surveillance n'est pas adéquat. On disait tout à l'heure—c'est le sénateur Denis qui le disait—qu'une seule personne, M. Blouin je crois, avait vu ce programme. Est-ce qu'il y a un manque de consultation entre les autorités de Radio-Canada? Est-ce qu'il y a assez de surveillance?

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, on pourrait peut-être accorder un moment de réflexion à M. Juneau avant qu'il réponde à votre question assez embarrassante. Vous me permettrez d'attirer l'attention du comité sur le fait qu'on a été référé à des plaintes; qu'il a été mis en preuve, à la première séance, que certaines personnes étaient découragées de faire des plaintes à Radio-Canada, entre autres, parce qu'elles étaient mal accueillies au téléphone. Je crois que c'est vous-même, d'ailleurs, qui avez mis cette preuve au dossier, du fait que les gens étaient très mal accueillis.

Le président suppléant: Alors, sentez-vous bien à l'aise, monsieur Juneau; si ma question est trop embarrassante—

M. Juneau: J'ai bien peur de vous décevoir. Je dirai que je pense que nous n'avons pas reçu de plaintes, nous, par rapport à ce programme. Cependant, en général, je dois dire que nous recevons moins de plaintes des auditeurs, des spectateurs francophones que des auditeurs et spectateurs anglophones.

Le sénateur Asselin: Ils ont l'esprit plus large.

Le sénateur Denis: Il y a plus de monde.

M. Juneau: Je ne sais pas, mais je pense aussi que c'est peut-être la raison. Là, on entre dans des interprétations peut-être douteuses, parce que, en général, les Francopho-

nes ont un peu plus d'hésitation à s'adresser aux organismes d'État. Probablement que c'est vrai pour les gouvernements municipaux au Québec, et le gouvernement provincial, mais, nous en tous cas, en reçoit, beaucoup plus de plaintes de la part des téléspectateurs anglophones.

Le sénateur Denis: Ils sont plus nombreux.

M. Juneau: Proportionnellement. Je pense que c'est une attitude. On communique moins avec les organismes officiels. Je pense, cependant, que l'esprit de la Loi, encore une fois, va demander des suggestions, monsieur le président. L'esprit de la Loi, c'est que les décisions en matière éditoriale doivent être prises par la direction des postes. Je me souviens très bien des remarques du sénateur McElman, qui sont tout à fait judicieuses, et dont nous en ferons notre profit. Mais, les décisions individuelles en matière éditoriale doivent rester la responsabilité de la direction des postes.

Le sénateur Langlois: Sous réserve des Règlements.

M. Juneau: Sous réserve des Règlements. Les plaintes à ce moment-là sont une chose de la réaction du public, comme la réaction d'un comité comme celui-ci, qui est une chose tout à fait normale. Cela fait partie du processus que les plaintes ne sont pas inutiles. C'est la façon pour le public de le faire. C'est pour cela que nous dirigeons ces plaintes vers les responsables. Comment cette responsabilité s'exerce à l'intérieur d'un poste, je pense que cela relève des détenteurs de licence. Dans ce cas-ci, cela relève de la direction de Radio-Canada, de son conseiller en administration, de son président et des responsables supérieurs de Radio-Canada, et très indirectement seulement du CRTC.

Le président suppléant: Merci, monsieur Juneau. Je pense que s'il n'y a pas d'autres questions, je voudrais remercier, en votre nom et en mon nom, M. Juneau d'avoir accepté notre invitation, et de nous avoir donné aussi des renseignements qui pourront nous aider à présenter un rapport au Sénat. Encore une fois, je tiens à nous excuser alors que, au mois de décembre, vous êtes venu et que vous avez dû attendre pendant deux heures. Toutefois comme vous le savez, comme on vous l'a expliqué, il n'y allait pas de notre faute.

Alors, encore une fois, merci. J'espère qu'on aura le plaisir de vous revoir dans l'avenir.

Le Comité suspend ses travaux.

Publié en conformité de l'autorité de l'Orateur de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE
1974-1975

SÉNAT DU CANADA

LES DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Vice-président: L'honorable MAURICE BOUCHARD, C.P.

FASCICULE n° 6

LE MERCREDI 12 MARS 1975

Deuxième séance sur le bill S-17, intitulé:

«Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs».

(Témoins: Voir le procès-verbal)

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974-1975

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Vice-président: L'honorable MAURICE BOURGET, C.P.

Fascicule n° 6

LE MERCREDI 12 MARS 1975

Deuxième séance sur le bill S-5, intitulé:

«Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs.»

(Témoins: Voir le procès-verbal)

28344—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig,

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

Les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	McElman
Burchill	Molgat
Davey	O'Leary
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
Langlois	Welch—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 23 octobre 1974:

Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Giguère propose, appuyé par l'honorable sénateur Fergusson, que le Bill S-5, intitulé: «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Giguère propose, appuyé par l'honorable sénateur Fergusson, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Robert Fortier.

Procès-verbal

Le 12 mars 1975

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30.

Présents: Les honorables sénateurs Bourget (*vice-président*), Burchill, Denis, Eudes, Forsey, Graham, Langlois, McElman, Petten, Prowse, Riley, Smith et Sparrow. (13)

Présents mais ne faisant pas partie du Comité: Les honorables sénateurs Asselin et McGrand. (2)

Aussi présents: M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire; M. L. Shields, avocat, Contentieux, ministère des Transports.

Le Comité poursuit l'étude du bill S-5, «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des lois sur aéronefs».

Témoins:

Roy Marine Leasing Limited:

M. Henry S. Miller, président;
M. A. Derek Guthrie, conseiller juridique.

L'Association canadienne des banquiers:

Banque royale du Canada:

M. G. A. Bellevue, directeur général adjoint (Service des prêts aux sociétés);
M. W. N. Ancuta, conseiller auprès des sociétés.

Banque de commerce canadienne impériale:

M. F. G. Stanley, inspecteur, Division du crédit;
M. Colin C. Coolican, conseiller;
M. G. H. H. Read, observateur.

Equipment Lessors Association of Canada:

M. Glen Langdon, président;
M. B. Frank Kennerly, conseiller.

Après discussion et sur motion, *il est décidé* de référer le sujet au Comité directeur dans le but de déterminer quelle autre mesure devrait être prise.

A 12 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,

Mme Aline Pritchard.

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le mercredi 12 mars 1975.

Le Comité sénatorial des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill S-5, Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le bill.

Le sénateur Maurice Bourget (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, nous traitons ce matin du bill S-5, Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef. Nous avons avec nous les représentants de trois organisations, la Roy Marine Leasing Limited, l'Association canadienne des banquiers et l'Association des loueurs d'équipement du Canada.

Je demanderais à MM. Miller et Guthrie, représentant la Roy Marine Leasing Limited, de venir à la table. Tous les membres du comité ont un exemplaire du mémoire que nous a envoyé la Roy Marine Leasing Limited. M. Miller fera d'abord une entrée en matière et les membres du comité pourront ensuite poser des questions à MM. Miller et Guthrie.

M. Henry S. Miller, président de la Roy Marine Leasing Limited: Monsieur le président et honorables sénateurs, au cours des 18 derniers mois, notre société a grandement participé au processus législatif dans l'espoir d'amender le bill S-5 actuel. Nous avons discuté des répercussions de ce bill avec divers membres du gouvernement, avec des financiers et avec des fabricants d'aéronefs et de produits aérospatiaux. Ayant étudié en détail des copies des témoignages entendus par le Sénat et d'autres comités, il me semble que l'attention se porte surtout vers la modification des principes juridiques. Je trouve singulier et quelque peu malheureux que la substance de l'affaire n'ait pas été présentée aux personnes chargées de rédiger la loi, à savoir, la façon dont les aéronefs sont financés de nos jours et les préoccupations des institutions financières à cet égard. En tentant de promulguer un bill de ce genre, rien ne semble plus important que de comprendre pourquoi il est nécessaire dans le monde réel. Par conséquent, les observations que je formulerai aujourd'hui au sujet du bill S-5 porteront plutôt sur ce que nous appellerions des points commerciaux que sur des répercussions juridiques. M. Guthrie de la société Oglivy, Cope, et M. Kennerly du Canadien Pacifique et de l'Association des loueurs d'équipement du Canada, sont disposés à répondre à vos questions sur ce dernier aspect.

Il faut examiner le problème du financement des aéronefs en fonction de l'instabilité financière dans le monde et du coût extrêmement élevé des aéronefs. Les avions à réaction commerciaux en service au Canada à l'heure actuelle vont du Fokker F-28 de fabrication hollandaise au Boeing 747, et ils coûtent de $5 millions à $35 million chacun. Le prix à l'unité varie selon que l'aéronef est neuf ou usagé, selon le modèle, le type et le nombre de modifications haussant le prix de base. De plus les moteurs à réaction peuvent coûter plus de $1 million chacun. Comme peut le voir une personne connaissant l'évaluation du crédit pour la location à bail ou les prêts, même la société la plus puissante se ressent énormément de l'acquisition d'un matériel coûtant aussi cher.

De nombreuses méthodes de financement peuvent être utilisées pour l'acquisition d'un aéronef, notamment, toute la gamme des emprunts à terme, les ententes de vente sous condition et les locations à bail. Selon la méthode employée, l'usager, c'est-à-dire, la compagnie de transport aérien elle-même, peut être propriétaire ou, en fait, une tierce institution financière peut être propriétaire et louer l'aéronef à bail à la compagnie pendant une période donnée. Le critère le plus important après le désir d'offrir un crédit est la certitude que le client est capable de faire honneur à l'obligation encourue. Malheureusement, les gains des sociétés de transport aérien sont au mieux minimes. Actuellement, l'escalade des coûts et la diminution de la circulation ne fournissent pas d'encouragement ni de raison d'être optimiste, surtout pour l'avenir rapproché. De plus, étant donné que la durée du financement de l'aéronef s'étend en général au-delà de la période pendant laquelle celui-ci est utile, 10 à 16 ans dans la plupart des cas pour les nouveaux aéronefs, le financement entraîne un risque considérable à long terme, supérieur à ceux partagés par nombre d'autres créanciers. En général, plus est solvable l'emprunteur des fonds, moins on se préoccupe de la valeur réelle de la garantie sur laquelle se fonde le financement. Moins le crédit est bon, plus on considère la valeur de la garantie comme un élément intrinsèque, vital et essentiel de l'octroi du crédit. A quelques exceptions près, les prêteurs et bailleurs exigent non seulement une garantie valide et exécutoire, mais l'assurance qu'ils seront capables de la faire valoir. A tel point en fait, que peu d'emprunteurs, quelle que soit leur puissance, pourraient obtenir des fonds sans donner aux prêteurs une garantie valable. Représentant une société importante du marché canadien qui a prêté plus de $40 million pour des aéronefs commerciaux, je ne puis assez insister sur la nature décisive de ces faits.

Au cours d'un contrat de financement à long terme, l'emprunteur peut subir des influences négatives graves qui pourraient sérieusement nuire à sa situation financière, et même le mener à la faillite. Il y a quelques années seulement, qui aurait pu prévoir la faillite de la Penn Central, l'agonie de la Pan American, les difficultés de la British Leyland et de la Burmah Oil pour ne mentionner que quelques cas, toutes des sociétés importantes dont l'avenir était prometteur. Étant donné les problèmes éventuels ou même théoriques, on rédige des documents juridiques faisant état de la créance afin que advenant le pire, tous les droits, obligations et recours des parties soient clairement définis. J'ai souligné le fait que tout obstacle

placé entre le prêteur et son accès immédiat à la garantie dans le cas d'un défaut de paiement (comme ce serait le cas en vertu du libellé actuel du bill S-5) est un point extrêmement grave qui nuirait à la situation, non seulement de l'institution financière, mais aussi de l'emprunteur. En plus d'Air Canada, l'industrie canadienne du transport aérien comprend CP Air, les transporteurs régionaux désignés, les compagnies de transport aérien de troisième niveau, la plus importante compagnie de vols nolisés, la Wardair Canada Ltd., et des sociétés de plus en plus petites, spécialisées, locales et en général, plus faibles du point de vue financier. De plus, on ne peut négliger ni omettre le nombre considérable d'aéronefs privés à l'usage de sociétés et de particuliers au Canada. L'aspect commun à toutes ces sociétés est que presque tous les usagers d'aéronefs dépendent en grande partie ou en totalité du financement extérieur pour répondre à leurs besoins en équipement.

On ne prend pas la décision d'appliquer une procédure en cas de défaut de paiement sans l'examen le plus sérieux et le plus approfondi et, je pourrais ajouter, sans une réticence particulière. Du point de vue économique, pour le créancier, le procédé est extrêmement coûteux. Il se peut que la dette exigible ne puisse être récupérée en entier par la vente. Un investissement considérable en temps et en ressources humaines doit être fait. D'après mon expérience personnelle, et au Canada j'ai financé un 747 et plusieurs 737, lorsque des défauts (autres que le défaut de payer) se sont produits, j'ai collaboré avec la compagnie de transport aérien pour y remédier sans avoir recours à la saisie de l'aéronef.

En pratique, de plus, il est rare que la situation financière de la compagnie de transport aérien se détériore gravement en quelques jours, et nécessite que le prêteur prenne des mesures hâtives. Les problèmes de la compagnie se créent plutôt au cours d'une certaine période, soit à cause des circonstances économiques générales ou de difficultés propres à la société elle-même. Dans les deux cas, les créanciers et le gouvernement percevraient l'affaiblissement de sa situation financière. Si tous les recours privés sont épuisés et si on décide que la compagnie de transport aérien ne peut continuer d'exister, alors deux choix sont possibles, soit que le gouvernement intervienne dans l'intérêt public pour maintenir le fonctionnement de la compagnie, soit qu'une institution financière soit autorisée à appliquer les procédures de défaut dont ont convenu l'institution de financement et la compagnie de transport aérien et qui sont mentionnées dans les documents. Dans ce dernier cas, il est absolument essentiel que l'aéronef soit saisi immédiatement, qu'il soit mis à l'abri de tout dommage éventuel causé par les agissements de tiers, un entretien inadéquat ou les éléments, etc., et que sa disposition définitive soit effectuée aussi rapidement que possible. Il va sans dire qu'il serait imprudent de permettre que l'aéronef continue de desservir le public pendant que se termine la procédure de défaut étant donné les dommages pouvant résulter d'un entretien médiocre.

Si le libellé actuel du bill S-5 est adopté, je puis affirmer que notre société cesserait sans doute de financer les aéronefs des compagnies aériennes du Canada étant donné principalement d'abord la confusion à propos de la priorité des enregistrements, provinciaux ou fédéraux, ensuite les problèmes, les retards peut-être longs et coûteux qu'entraînerait la détermination d'une garantie, enfin toutes les autres questions juridiques et techniques dont on traite de façon approfondie dans les mémoires qui vous ont déjà été présentés. Je pense que d'autres institutions financières, notamment les banques à charte, les sociétés de fiducie, les sociétés de crédit à la vente et les autres adopteront sans doute une attitude semblable.

A l'heure actuelle, en ce qui concerne le financement des compagnies de transport aérien, l'industrie du financement souffre seulement des inconvénients entraînés par l'immatriculation multiple des aéronefs et la recherche des personnes ayant une participation à la garantie d'un aéronef et de la perte de toute protection dans les pays qui ont signé la Convention de Genève de 1948. Comme on a déclaré que le bill avait été rédigé afin de faciliter le financement des aéronefs au Canada, il semble peu sensé ou approprié de l'adopter dans une version qui entraînerait une conséquence tout à fait contraire.

Nous serions très heureux de collaborer avec le Comité pour rédiger à nouveau ce bill afin qu'il soit conforme à son intention et son esprit premiers. Nous estimons qu'une loi révisée de façon appropriée recevrait l'appui de l'industrie du financement et atteindrait l'objectif voulu.

J'attends vos observations et vos questions.

Le sénateur Prowse: Avons-nous une copie du nouveau projet de loi?

M. Miller: Nous n'avons pas tenté de recommencer la rédaction du projet de loi, car ce serait un peu présomptueux. Comme d'autres personnes, nous avons proposé les changements qui nous semblent nécessaires.

Le président adjoint: Avant de passer aux questions, voulez-vous, monsieur Guthrie, ajouter quelque chose à ce que vient de dire M. Miller?

Le sénateur Langlois: Auparavant, monsieur le président, pourriez-vous nous dire s'il y a ici ce matin des représentants du ministère des Transports?

Le président adjoint: Oui, j'ai demandé à un représentant d'être ici. M. Shields sera ici ce matin.

Le sénateur Langlois: Mais il n'est pas encore là?

Le président adjoint: Je l'ai appelé ce matin et je vois qu'il est ici maintenant. Bonjour M. Shields.

Le sénateur Prowse: Peut-être pourrait-il venir à l'avant afin que nous puissions le voir.

M. A. Derek Guthrie, conseiller juridique, RoyMarine Leasing Limited: Peut-être pourrais-je ajouter deux remarques supplémentaires à celles qu'a déjà faites M. Miller et qui touchent le fond même du bill S-5. Je suis heureux que M. Shields soit ici ce matin; peut-être pourra-t-il mieux nous éclairer sur ces deux aspects.

Le premier touche quelque chose que tout le monde connaît bien, c'est-à-dire les conflits possibles ou réels entre les administrations fédérales et provinciales dans ce domaine. Nous connaissons tous cette difficulté et je crois savoir, monsieur le président, que vous avez pris contact avec les divers procureurs généraux des provinces. La remarque que j'aimerais faire dans ce domaine est que la jurisprudence, et les précédents qu'ont force de loi, que la plupart des sénateurs connaissent très bien,—par exemple l'affaire *Johanneson*—touchent la navigation aérienne et non pas les droits de propriété dans les aéronefs. Bien sûr, l'expression «droit de propriété» revient un peu à agiter la cape rouge devant les taureaux provinciaux.

A titre d'avocat, j'ai des doutes quant au caractère constitutionnel des parties du Bill S-5. Je ne veux pas passer le temps de la séance de ce matin à revoir toutes les considé-

rations juridiques, mais je crois qu'il y a là un problème très grave qu'il faut résoudre.

Les deux solutions possibles qui se présentent immédiatement à l'esprit sont d'abord—et c'est peut-être la solution évidente—que parallèlement à l'entrée en vigueur de cette loi, il devrait y avoir dans chacune des provinces une loi provinciale en vertu de laquelle les provinces en question reconnaîtraient la suprématie de la loi fédérale dans le domaine de l'enregistrement des droits de propriété.

Le sénateur Asselin: Elles ne le voudront pas.

M. Guthrie: La deuxième solution, si celle-ci n'est pas satisfaisante, serait qu'il serait sage, avant l'entrée en vigueur de la loi, d'envisager le renvoi d'un cas typique à la Cour suprême du Canada. Je dis «avant l'entrée en vigueur de la loi» pour une raison très simple. A cause de la difficulté que présente l'aspect constitutionnel, il se peut finalement que les institutions financières aient non seulement à se préoccuper de tous les bureaux provinciaux d'enregistrement, mais encore du bureau d'enregistrement fédéral, en plus des conflits, qui pourraient survenir entre les deux banques d'enregistrement. Autrement dit, nous ne ferons que multiplier les problèmes qui existent déjà. J'espère qu'un cas typique permettra de trancher la question une fois pour toute.

Je ne parle pas au nom de tous mes confrères dans ce somaine. Je suis certain qu'ils ont leur propre opinion et je sais qu'il y a des différences d'opinion, mais le fait même qu'il existe des différences montre, je pense, qu'il est essentiel d'essayer de faire disparaître cette difficulté avant de mettre la loi en vigueur.

Le deuxième et dernier argument que je veux présenter m'est venu à l'esprit, dois-je l'admettre, seulement hier soir. M. Shields pourrait peut-être m'aider à ce sujet. L'argument que je veux présenter est que le bill S-5 envisage la production d'avis qui n'est, sans doute, pas aussi importante que les instruments ou documents réels faisant partie du financement. La Convention de Genève parle d'enregistrer des droits mais nulle part elle n'envisage un résumé ou un avis à leur sujet. Hier soir, je me suis mis à éprouver certaines difficultés à envisager le genre d'avis qu'il faut inscrire dans le registre contral; s'agit-il tout simplement de ce qui suit: la compagnie XYZ a un bail de 10 ans—fin de l'avis. Mais quant à savoir si cela respectera la Convention de Genève, ce que nous étudions ici, c'est une autre affaire.

Finalement, du point de vue pratique, quiconque se rend au registre central veut, non seulement connaître le ou les noms de ceux qui peuvent avoir des droits sur un aéronef mais aussi ce que représentent ces droits; et il ne lui suffira pas de savoir s'il s'agit d'une location ou d'une vente sous condition, pour financer un aéronef qui peut être évalué à un maximum de $35 millions.

Le président adjoint: Merci beaucoup M. Guthrie. Sénateur Asselin, voulez-vous poser la première question?

Le sénateur Asselin: J'ai une question très courte. Avant l'adoption du projet de loi, préconiseriez-vous son envoi par le gouvernement à la Cour Suprême afin d'avoir un avis sur cette question, avis qu'elle pourra peut-être nous donner quant au caractère constitutionnel ou à la légalité du projet de loi, les provinces pouvant alors être là pour présenter leurs cas?

M. Guthrie: Oui, je le préconiserais, en supposant qu'il ne soit pas possible d'avoir l'accord de toutes les provinces sur la reconnaissance de la suprématie de la loi fédérale. Je suis d'accord, une fois de plus, afin d'essayer de faire disparaître cette difficulté que reconnaissent tous les avocats au Canada ainsi que la plupart des principales institutions financières.

Le sénateur Prowse: Le problème serait que les provinces devraient nommer le gouvernement fédéral leur agent pour l'enregistrement de leur droit. Je ne suis cependant pas certain qu'elles peuvent abandonner un droit. Est-ce également ce que vous pensez?

M. Guthrie: Je crois que ce serait une des façons légales d'éclaircir la situation. J'hésite, car je ne me suis pas demandé s'il pouvait y avoir d'autres possibilités. C'en serait certainement une.

Le sénateur Langlois: Sénateur Prowse, vous envisagez, si je vous comprends bien une méthode semblable à celle qui a été adoptée à l'égard des commissions de commercialisation de l'Ontario.

Le sénateur Prowse: C'est exact. La province constitue l'agence du gouvernement fédéral son agent et il n'y a pas de problème. Autrement dit, elles peuvent être traduites en justice pour avoir abandonné leurs responsabilités et on peut vous prendre en défaut.

Le sénateur Forsey: C'est une délégation administrative. Elle découle de l'affaire Winner.

Le sénateur Prowse: Oui.

Le sénateur Forsey: Les modes de transport interprovinciaux et internationaux. Le même chose a été faite à l'inverse.

Le sénateur Prowse: Il y a un certain nombre d'exemples de ce genre.

Le sénateur Riley: Je crois comprendre, d'après certaines des réactions des procureurs généraux de la province ou leurs représentants, qu'il existe une base de négociation sur laquelle ils préféreraient peut-être, se fonder, lorsqu'il s'agit de cet aspect particulier entre les gouvernements fédéral et provinciaux. Comme l'a dit le sénateur Forsey, c'est exactement l'inverse des conséquences du cas Winner, et une loi nous permet maintenant de déléguer nos pouvoirs aux provinces en ce qui concerne les transports inter-provinciaux.

Je viens de jeter un coup d'œil sur quelques-uns de ces aspects et je pense que les provinces seraient disposées à négocier avec le gouvernement fédéral et à essayer de concevoir quelque chose, mais tel que les choses se présentent actuellement, je suis fermement convaincu que si vous en saisissez la Cour suprême vous irez à l'encontre de toute la doctrine du *stare decisis* (respect des décisions rendues) qui régit le cas Winner et je ne suis absolument pas d'accord. Cet exposé de l'Association du Barreau canadien est daté du 12 mai 1964. Pour moi, cela remonte à Mathusalem et il me semble que si l'Association du Barreau canadien a soulevé cette question et présenté ces observations en 1964, déjà, nous devrions nous dépêcher. Nous aurions dû adopter ce projet de loi en novembre dernier. Ai-je raison?

Le président adjoint: A la fin d'octobre.

Le sénateur Riley: Le sénateur Flynn a dit, je pense—et je suis d'accord avec lui—que nous devrions renvoyer cette question aux procureurs généraux . . .

Le sénateur Langlois: C'est fait.

Le sénateur Riley: . . . ou aux provinces, et le ministère a fait savoir, confidentiellement, que la question avait été discutée avec les provinces. Si c'est vrai, elle ne l'a pas été avec les autorités compétentes des gouvernements provinciaux et le résultat de l'enquête appuie le fait que les provinces n'ont pas été bien consultées. Nous connaissons maintenant leur réaction et s'il nous a fallu attendre de 1964 à 1975 pour introduire un projet de loi de ce genre, je pense certainement que nous devrions maintenant prendre notre temps et nous assurer que nous n'empiétons pas sur les droits des provinces conformément à l'Acte de l'Amérique du Nord britannique.

Le président adjoint: Avez-vous fini, sénateur Riley?

Le sénateur Riley: Pour l'instant.

Le sénateur Forsey: Le sénateur Prowse a déjà présenté mon argument et je l'ai interrompu illégitimement pour ajouter quelques détails.

Le sénateur Prowse: C'est avec plaisir que je vous laisserai m'interrompre n'importe quand. Ainsi, je n'ai pas d'ennuis.

M. Guthrie: Puis-je faire une remarque?

Le président adjoint: S'il vous plaît.

M. Guthrie: Je voudrais souligner que je suis d'accord avec le sénateur Riley, l'option étant d'essayer d'en arriver à une ou plusieurs ententes avec les provinces. L'autre possibilité de recours à la Cour suprême constituait un choix secondaire. Je pense que les membres de ma profession se rendent certainement tous compte qu'un arrangement satisfaisant vaut toujours mieux qu'un jugement défavorable.

Le sénateur Riley: Certains d'entre eux ont déjà indiqué que des négociations devraient avoir lieu.

Le sénateur Langlois: Il me semble que les remarques qui ont été formulées ce matin devraient porter sur la modification ou l'amendement de la loi sur l'aéronautique, plutôt que sur le projet de loi qui est devant nous et qui pourrait également être adopté comme une modification de cette loi.

La seule chose qui m'a étonné ce matin, c'est la proposition des recours à la Cour suprême. Comment pouvons-nous déférer un projet de loi à la Cour suprême? Ne devons-nous pas attendre qu'il ait été édicté, avant de pouvoir le faire?

Le sénateur Forsey: Non, le projet de loi peut être déféré.

Le sénateur Langlois: J'en doute.

Le président: Peut-être devrions-nous demander à notre conseiller juridique, M. Hopkins, ce que nous pouvons faire dans ce cas-là.

M. E. Russell Hopkins, secrétaire légiste et conseiller parlementaire: Je ne veux pas parler des questions de politique car ils relèvent du Comité sénatorial, mais il nous est déjà arrivé de dire que, selon le Sénat, le gouvernement devrait déférer un projet de loi à la Cour suprême pour obtenir son avis. C'est une option offerte au Comité.

Le vice-président: Nous pouvons le faire maintenant, avant que le Sénat ait adopté le projet de loi?

M. Hopkins: Oui, vous pouvez en faire rapport au Sénat en recommandant de déférer le projet de loi à la Cour suprême avant son adoption.

Le sénateur Langlois: Êtes-vous au courant d'un précédent quelconque permettant de le faire?

M. Hopkins: Oui, on l'a déjà fait. Je m'excuse, mais je ne peux pas vous en donner d'exemples précis maintenant, mais je peux en chercher.

Le sénateur Asselin: Pouvez-vous essayer de nous trouver les précédents, s'il vous plaît?

M. Hopkins: Oui.

Le vice-président: Je pense que nous pouvons maintenant écouter les témoignages et discuter ultérieurement cet autre point parce qu'il incombera au Comité de décider quel genre de mesures il prendra.

M. Hopkins: C'est une question de politique.

Le vice-président: Revenons au mémoire de M. Miller. D'après sa déclaration, il n'est pas satisfait du libellé actuel du projet de loi. Je voudrais demander à M. Miller ou à M. Guthrie, de s'étendre sur le sujet et de nous dire exactement quels articles du bill ils voudraient voir modifier et de quelle façon. Avez-vous une idée, messieurs?

Le sénateur Riley: Il veut simplement obtenir une plus grande protection. C'est tout.

Le vice-président: Oui, je m'en rends compte. Mais il y a d'autres articles en cause. J'ai lu la plupart des mémoires qui me sont parvenus et ils renferment de nombreuses remarques au sujet des articles que leurs auteurs voudraient voir modifier. C'est pourquoi, je demande à M. Miller et à M. Guthrie de nous les indiquer.

M. Miller: J'hésite à accaparer une bonne partie de votre temps en lisant les arguments qui ont été présentés dans notre mémoire initial. Les observations que j'ai formulées ce matin sont le résultat d'une semaine de réflection, sur la cause des problèmes qui se posent. Si vous le permettez, j'essaierai de concentrer à nouveau notre préoccupation sur deux domaines, et ensuite M. Guthrie se chargera d'étudier certains des aspects juridiques.

Le problème qui se pose aujourd'hui est qu'à cause du libellé actuel de la loi, nous sommes plus les victimes d'inconvénients que de toute autre chose. Pour saisir un aéronef, au Québec, et je souligne dans mon exposé que ce n'est pas un geste courant, pris à la légère, de façon précipitée, sans mûre réflection ni déplaisir, nous sommes autorisés à obtenir une ordonnance du tribunal, et si nous l'obtenons nous pouvons alors saisir l'appareil. Dans d'autres provinces ce n'est même pas nécessaire, nous pouvons simplement aller nous emparer de notre bien.

Le problème que pose le projet de loi, s'il n'y a qu'un seul problème central, c'est l'intervention de deux et peut-être trois tribunaux dans cette procédure. Par exemple, en ce qui concerne le 747 que nous possédons actuellement et que nous avons financé, sous conditions, au Canada, un délai de six mois n'est pas un fait rare, et nous estimons que le coût de l'intérêt, intérêt que nous ne touchons pas, les frais d'entretien, d'assurances et de protection s'élèvent à $12,000 par jour. Si vous commencez à les additionner sur vos calculatrices, au bout de six mois, cette somme devient considérable. Cela ne fait qu'aggraver le problème, en ce sens que la réalisation finale des bénéfices sur la vente du bien, le capital principal arriéré que l'on doit recouvrer

constitue tout montant dû au moment de la saisie, auquel s'ajoute toutes ces autres dépenses accumulées, qui comprennent en outre, les honoraires des avocats et vous savez qu'ils ne sont jamais faibles.

Le sénateur Prowse: Ils sont aussi forts que les intérêts.

M. Miller: Plus quelquefois, que l'on gagne, perde ou que les deux parties soient renvoyées dos à dos. L'autre aspect de cette question, en fonction des observations formulées dans les mémoires, est qu'il laisse grandement à la discrétion des juges qui interviennent dans cette procédure, d'établir les conditions de la vente, et de déterminer si une vente qui a lieu légalement est, à leur propre avis, équitable.

Laissez-moi vous donner un exemple. Si on se conforme aux procédures des tribunaux, qu'une enchère publique ait lieu, qu'une petite compagnie aérienne étrangère, une compagnie africaine ou du Moyen-Orient, fasse une offre, sous réserve d'un financement possible, qu'après un délai de six mois elle n'ait pas obtenue ce financement et que cette transaction avorte, cela aggraverait simplement les problèmes du créancier, qu'il s'agisse d'un bailleur de fonds, d'un prêteur ou d'un acquéreur, qui ont déjà eu des frais supplémentaires en sus des dépenses. Cela complique le problème. Il en résulte finalement, que les milieux financiers répugnent à financer l'achat d'avions. C'est une arme à double tranchant. Cela désavantage le bailleur de fonds, et il est certain que celui qui cherche à en obtenir est indirectement désavantagé si on ne lui prête pas d'argent parce qu'il n'a pas de garantie ou ne peut pas en obtenir.

Sur un plan strictement juridique, Derek Guthrie peut, peut-être, discuter certains des arguments dont la formulation a pris un temps considérable, en étudiant chaque point en particulier.

M. Guthrie: Monsieur le président, bien que je sois disposé à le faire, si vous le désirez, je ne pense pas qu'il vaille la peine de répéter chacun des arguments présentés dans le mémoire. Toutefois, peut-être pourrais-je ajouter un ou deux autres sujets de préoccupation que nous connaissons et qui, à mon avis, sont assez sérieux. J'en choisirai simplement deux à titre d'exemple.

Le Bill S-5 envisage l'inscription de droits sur un aéronef, y compris ses parties constituantes, mais n'envisage pas la possibilité d'enregistrer des droits simplement sur les pièces elles-mêmes. Par exemple, le cas évident serait celui d'un ou plusieurs moteurs. Comme vous le savez, sénateur, de nos jours, la valeur des moteurs d'aéronefs dont le fuselage est énorme, peut atteindre 1 million de dollars ou davantage. Autrement dit, il s'agit d'actifs qui sont souvent, financés par une institution différente de celle qui assure le financement du fuselage. M. Kennerly pourra, peut-être, traiter cette question un peu plus tard ce matin.

RoyMarine semble penser que si au Canada, nous prenons actuellement la peine d'adhérer à l'Accord de Genève, qui a été adopté il y a plus de vingt-cinq ans, nous devons faire de notre mieux pour veiller à la mise à jour de la mesure législative canadienne correspondante, et qu'elle reconnaisse la ou les recommandations qui n'existaient pas il y a vingt-cinq ans, en ce sens que la valeur actuelle des moteurs, et même la possibilité d'échanger des moteurs ou leur mise en commun, n'ont réellement pas été envisagées, lorsque l'Accord de Genève est entré en vigueur.

Un des domaines dans lequel, à notre avis on peut apporter des améliorations au bill S-5, est de permettre l'inscription de droits sur les pièces d'aéronefs et, certainement, sur les moteurs.

Le deuxième point, à titre d'exemple à nouveau, revient aux difficultés que rencontrent les institutions de financement qui doivent être obligées de réaliser un bénéfice sur leur garantie. Le bill S-5 a prévu une procédure assez détaillée à suivre, en vertu de laquelle on doit obtenir trois jugements différents de deux tribunaux distincts avant de pouvoir disposer de l'aéronef.

M. Miller a déjà signalé le coût considérable supporté simplement pour garder un de ces énormes aéronefs au sol ou hors service durant un seul jour, sans compter le minimum absolu de six semaines envisagé dans le projet de loi. Je souligne «minimum». Le coût est réellement exorbitant. M. Miller a souligné que ces procédures en matière de défaut de paiement ne doivent pas s'être appliquées précipitamment, mais en tout dernier recours.

Personnellement, je ne connais pas, au Canada, de saisies d'avions destinés au service commercial. Je ne prétends pas être un expert dans ce domaine particulier, mais je ne pense pas que nous ayons eu ce problème au Canada. Je ne parle pas actuellement de l'une des principales compagnies aériennes. Evidemment, tout défaut de paiement serait étudié attentivement, pour employer l'expression «bien avant de sévir».

Comme exemple de ce qui pourrait se produire, le bill S-5 interdit la saisie d'un aéronef qui effectue un vol commercial régulier.

Le sénateur Asselin: De quel article s'agit-il?

Le vice-président: De l'article 5 (4). Il vise les parties constituantes.

M. Guthrie: Le libellé de l'article 9 (4), est le suivant:

> (4) Une ordonnance rendue en application du paragraphe (2) n'autorise pas la saisie d'un aéronef avant que ne soit terminé tout vol régulier en cours au moment où est rendue l'ordonnance.

Cela soulève une question pratique très intéressante. Par exemple, prenons un aéronef canadien par opposition à un aéronef étranger. Si cela était nécessaire et qu'une décision ait été rendue d'appliquer la mise en demeure, cela signifierait l'émission d'un bref de saisie, et il importerait peu qu'il ait été émis par un tribunal fédéral ou provincial. On ne pourrait pas l'appliquer à l'aéronef; par conséquent, on ne pourrait pas le récupérer jusqu'à ce qu'il ait achevé son vol.

Évidemment, s'il s'agit d'un vol régulier de Montréal à Toronto, Vancouver et Hawaii, cela créerait une situation plutôt ridicule, l'huissier se tenant sur place et regardant l'avion s'envoler pour Hawaii. Je n'essaie pas de plaisanter, mais c'est une des possibilités qui peuvent se présenter.

Un cas qui serait, peut-être même, plus embarrassant, pour des Canadiens, serait celui d'une institution qui finance l'acquisition d'un aéronef immatriculé à l'étranger, un aéronef international dont une compagnie étrangère demande la saisie pour défaut de paiement, et qui se rend compte qu'il doit atterrir à Toronto un jour donné, une heure prévue. L'avocat de cette société étrangère entre immédiatement en communication avec son homologue à Toronto, l'informe que l'aéronef XYZ va y atterrir et lui demande s'il peut obtenir une ordonnance de saisie? Le tribunal qui doit décider si oui ou non une ordonnance de saisie doit être accordée devra déterminer si ce vol com-

mercial régulier est terminé ou non. Cela devra être décidé dans un délai de quelques heures, et non de quelques jours ou de quelques semaines. Il m'est difficile de comprendre comment le juge appelé à rendre une décision, pourra découvrir, dans un délai suffisant, si cet aéronef qui effectue un vol international régulier le termine ou non à Toronto. A mon avis, cela crée une situation pratiquement impossible à régler sur le plan pratique.

De nombreux autres problèmes se posent, mais je crois que la plupart d'entre eux ont été traités dans le mémoire. Si vous avez des questions à poser, je serai ravi d'y répondre.

M. Miller: Nous avons essayé d'étudier l'aspect pratique du projet de loi. Dans quelles circonstances serons-nous amenés à saisir un aéronef? C'est un des aspects pratiques qui doivent être résolus. C'est pour cette raison que nous espérions que plusieurs spécialistes pourraient être amenés à collaborer avec notre comité afin de rédiger à nouveau le projet de loi en supposant que la question de sa constitutionalité devra être résolue. Cela ne tient pas compte de la rédaction du projet de loi de façon à s'assurer son acceptation par les industries. L'objectif est de nous aider et non de simplement en discuter et de découvrir que nous devons sans cesse y revenir et formuler des observations à son sujet. L'unanimité d'opinion serait beaucoup plus utile que d'étudier simplement une partie à la fois.

Le sénateur Riley: Les plus gros avions, tels que le 707 et autres posent-ils des problèmes? Y-a-t-il des cas où un créancier a jugé nécessaire de saisir l'un de ces aéronef?

M. Miller: Pas à ma connaissance.

Le sénateur Asselin: Ou un DC-3?

M. Miller: Il y a eu quelques échecs intéressants de compagnies aériennes sud-américaines, ayant abouti à la mesure plutôt rare de reprise de possession de l'aéronef, mais les principales compagnies aériennes n'ont pas posé de problèmes. Il s'est produit quelques fallites parmi certaines compagnies aériennes européennes de vols nolisés, mais autant que je sache, ces problèmes ont été résolus dans un délai raisonnable. Je sais qu'une des compagnies aériennes allemandes de vols nolisés a fait faillite et que les créanciers ont réussi à rentrer en possession de l'aéronef et à la vendre sans trop de difficulté. Je crois qu'il s'agissait d'un DC-8, mais l'essentiel est de pouvoir le faire.

Le sénateur Riley: Est-ce le cas du pilote qui est revenu avec l'aéronef?

M. Miller: Vous voulez parler du cas de Vesco?

Le sénateur Riley: Oui.

M. Miller: Il s'agissait d'un cas semblable, mais pas d'un vol commercial. Si je comprends bien, au Pérou, il avait une petite compagnie aérienne subventionnée par le gouvernement qui n'arrivait pas à effectuer des paiements et, après quelque temps, puisqu'elle ne reconnaissait pas les droits des créanciers, ces derniers ont pris leurs propres mesures. Le Pérou est un signataire de cette accord. On m'a laissé entendre que la mesure n'aurait normalement pas été considérée conforme aux procédures juridiques habituelles. En effet, ils l'ont volé pour en reprendre possession.

Le sénateur Riley: C'est typique des sociétés de finances qui reprennent des voitures qui, trouvant la clé dans la voiture la reprennent?

M. Miller: Il s'agit d'un problème plus compliqué que celui-là, ce n'est pas un actif aussi peu important.

M. Guthrie: Je pense que si nous donnions à M. Miller la clé de l'avion il se heurterait encore à un problème.

Le sénateur Asselin: Vous voulez dire qu'on devrait rédiger le projet de loi à nouveau. Avez-vous, vous-même, une nouvelle version à communiquer au président du Comité?

M. Miller: Nous avons pensé que ce serait un peu présomptueux de notre part, du moins jusqu'à ce que nous ayons l'approbation de votre Comité.

Le sénateur Prowse: Nous devons résoudre le problème de la constitutionnalité avant de faire quoi que ce soit d'autre.

Le vice-président: Pour répondre à la question du sénateur Asselin, dans son mémoire, Roy Marine touche à un grand nombre de ces articles, mais ses représentants n'en ont pas parlé ce matin. Si vous parcourez son mémoire, vous verrez que Roy Marine a fait certaines recommandations et proposé des modifications, bien qu'à mon avis, elles n'aient pas été présentées sous une forme légale.

Le sénateur Prowse: Elles énoncent les problèmes.

Le vice-président: Oui, elles énoncent des problèmes. C'est pour cette raison que nous avons appelé M. Shields ce matin. Je ne sais pas s'il a pu lire le mémoire qui a été présenté.

M. L. Shield (Avocat, contentieux, ministère des Transports): Non, je viens de le recevoir.

Le vice-président: C'est dommage. De toute façon, nous aurons l'occasion de discuter les observations présentées par les trois organisations représentées ici ce matin. Avez-vous d'autres questions à poser?

Le sénateur Langlois: Pour revenir à l'inscription du droit de garantie sur les parties constituantes, j'aimerais avoir des explications sur les moyens de l'appliquer dans la pratique.

Prenons l'exemple de A qui vend un aéronef à B et prend en nantissement tout l'appareil. Plus tard, l'appareil a des ennuis de moteurs et il faut en remplacer un. Si on a donné un droit sur un moteur, que reste-t-il pour le premier débiteur hypothécaire? Une carcasse sans âme? Comment cela fonctionne-t-il en pratique? J'aimerais que vous nous l'expliquiez.

M. Miller: A la fin des années de service d'un aéronef, la seule pièce originale qui reste c'est la carcasse étant donné les conditions d'usages habituellement très rigoureuses. Un moteur est complètement refait automatiquement toutes les quelque milles heures si bien qu'il est tout à fait différent au début et à la fin.

Lorsqu'un avis d'hypothèque sur un moteur de jet est inscrit au registre, le numéro de série, ou la plaque du propriétaire, est apposé à une partie de la poutrelle qui relie le moteur à l'aile et c'est à peu près la seule pièce qui ne change pas de toute la durée de la vie du moteur. Donc, les pièces se remplacent tout comme vous changez le filtre à air et les bougies de votre automobile.

Le sénateur Riley: On pourrait changer le numéro de série.

M. Miller: S'il était changé, je dois dire, même si j'ai de la répugnance à employer ce mot, qu'il devrait l'être frauduleusement. Il serait bien étonnant qu'on accepte de le faire et ce serait très inhabituel.

Du point de vue juridique, le problème du changement des pièces est difficile à résoudre. Les moteurs sont un système complexe et discret tout comme le système des ailerons, le train d'atterrissage, certains instruments, et le système de navigation aux instruments. Toutes ces pièces sont très faciles à identifier et, habituellement, elles valent des centaines de milliers de dollars au plus, selon les avions.

Le sénateur Riley: Et l'équipement-radio?

M. Miller: Lui aussi. La cabine de pilotage vaut plusieurs millions de dollars. Prenez par exemple les avions ADAC dont vous avez probablement suivi la mise au point dans les journaux. Leur coût initial est relativement bas mais leur coût final est élevé puisqu'ils doivent se conformer au Règlement canadien ayant trait aux aéronefs commerciaux; l'avionique y ajoute $750,000. Ce sont des avions très dispendieux. Ces choses sont très soigneusement marquées. J'admets qu'il y a les pneus et les autres choses que l'on appelle objets consomptibles car ils s'usent et ne sont pas nécessairement remplacés ou remis en état; il y a d'ailleurs tout un assortiment de ce genre de pièces. Tant qu'elles demeurent à l'usage exclusif de la compagnie d'aviation qui les a achetées neuves, elles sont soigneusement répertoriées, car elles sont très chères. Il faut garder un registre des numéros de série. S'il y a une panne il faut pouvoir trouver pourquoi.

Le sénateur Langlois: La situation est la même pour les bateaux. On peut comparer le financement et l'achat des navires à ceux des avions. On n'émet pas d'hypothèques et de droits distincts pour les moteurs ou l'équipement électronique d'un bateau qui se comparent dans une certaine mesure à ceux d'un aéronef. Bien entendu, grâce à la loi sur la marine marchande du Canada, nous avons un avantage en ce sens que la propriété d'un navire se divise en 64 parts, chacune pouvant être hypothéquée, comme il nous plaît, individuellement par groupes de dix ou toutes ensemble.

M. Miller: Il y a nombre de parallèles précieux.

Le sénateur Langlois: Vous ne croyez pas qu'on devrait adopter ce principe pour les aéronefs?

M. Miller: Je ne sais pas si 64 parts seraient nécessaires mais c'est justement là l'objet d'un registre central.

Le sénateur Langlois: Il existe un registre central pour les bateaux à Ottawa.

M. Miller: Oui, mais il est rare que les moteurs soient retirés des navires, surtout lorsqu'il s'agit des immenses pétroliers et des transporteurs en vrac de maintenant.

Le sénateur Prowse: On le fait pour les avions?

M. Miller: Oui. Très peu de pièces dans les moteurs d'un bateau doivent être changées continuellement pour des raisons mécaniques. Lorsqu'un gouvernail se casse ou est endommagé, on peut le réparer car c'est surtout de l'acier. Lorsqu'une hélice se brise, on la jette ou on la lime pour l'installer sur un bateau de moindre tonnage. La loi ne prévoit pas le changement continuel. C'est l'un des grands problèmes de la marine marchande en ce moment car en battant certains pavillons, on n'est soumis à aucun règlement prescrivant un certain entretien des bateaux tandis que dans le cas des avions, de tels règlements existent.

Le sénateur Langlois: Mais, monsieur Miller, vous devez financer des achats d'aéronefs?

M. Miller: En effet.

Le sénateur Langlois: Comment protégez-vous votre mise de fonds? Vous demandez seulement la carcasse en garantie et laissez les moteurs au premier prêteur venu, à celui qui vous suit?

M. Miller: Votre remarque est très intéressante. Maintenant nous avons plusieurs aéronefs que nous avons financés nous-mêmes. La carlingue et les moteurs constituent un tout et les moteurs de rechange en constituent un autre. Nous avons protégé notre intérêt dans chaque partie en les enregistrant conformément à la loi provinciale. Dans le cas de l'une des compagnies d'aviation, une compagnie régionale qui vole dans plusieurs provinces, nous avons été obligés d'enregistrer notre droit dans chaque province où l'avion pouvait matériellement se trouver.

Le sénateur Prowse: Et probablement dans chaque sous-division où il y avait un terrain d'atterrissage.

M. Miller: Probablement. Dans certaines provinces, il n'y a qu'un seul registre assez simple, mais, dans d'autres, c'est possible.

Prenons par exemple Air Canada. Pour le financement de ses Lockheed 1011, elle a un problème car les moteurs sont britanniques et financés par des sources britanniques mais les carlingues sont fabriquées aux États-Unis. Voilà un cas très précis où les moteurs et les carlingues sont financés de façon distincte. C'est un problème épineux qu'il lui faudra résoudre. En outre, comme Air Canada loue certains de ces appareils récents dont les moteurs sont loués de sociétés britanniques, elle a un autre problème très délicat car il y a une division de propriété très nette.

Le sénateur Langlois: Je suis étonné que votre mémoire passe sous silence cette question importante qu'ont soulevé d'autres parties intéressées par cette loi. Il s'agit de la priorité des nantissements à partir du moment où ils sont inscrits au registre central. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet?

M. Miller: Par priorité, entendez-vous celle qui est enregistrée en premier?

Le sénateur Langlois: Oui.

M. Miller: Dans le mémoire, nous disons que c'est un problème car il est concevable qu'un nouveau débiteur enregistre matériellement son droit avant un débiteur principal.

Le sénateur Prowse: Ou présentement dans une province.

M. Miller: Oui, c'est une deuxième possibilité de conflit.

Le sénateur Langlois: Mais êtes-vous au courant de ce fait lorsque vous financez l'appareil?

M. Miller: Pas nécessairement. Le locataire ou l'acheteur pourrait l'enregistrer le premier. Ainsi, en vertu de la Loi sur l'aéronautique, le certificat doit être délivré au nom du pilote de l'avion et non pas obligatoirement à celui du vendeur ou du propriétaire.

Le sénateur Langlois: Mais on peut toujours se renseigner auprès du registre central. C'est la même chose avec les hypothèques sur les navires. On calcule la priorité d'après la date d'immatriculation avec le registraire de la marine marchande. Ensuite on l'inscrit au registre central à Ottawa. Quiconque prête de l'argent pour ce bateau peut appeler le registraire à Québec ou à Montréal, ou le registre central, qui lui dira sur le champ si d'autres hypothèques sont déjà inscrites. Je ne vois pas pourquoi vous vous y opposeriez.

Le sénateur Prowse: Mais un navire ne peut aller qu'au Québec et en Colombie-Britannique.

Le sénateur Riley: Pas en Alberta.

Le sénateur Langlois: Là-bas, on roule en «schooner».

Le sénateur Forsey: C'est le célèbre «Potato» Jones qui a déjà dit ne pas comprendre pourquoi un navire britannique ne pouvait pas naviguer n'importe où de Singapour à la Saskatchewan. C'était au cours de la guerre civile espagnole.

M. Guthrie: En réponse à vos commentaires sur la priorité, permettez-moi de vous renvoyer à une observation que j'ai faite plus tôt à propos du problème fédéral-provincial, etc. J'insiste sur les mots «priorité des droits» pour toute cette question de rang, ou de priorité des droits, et, en corollaire à celle du délai dans lequel les droits devraient être inscrits. Laissons un peu de côté le Bill S-5 pour parler au niveau provincial ou fédéral. C'est un domaine complexe et délicat.

Ainsi, dans la province de Québec, vous savez tous qu'il n'y existe pas de régime de base pour l'inscription des droits sur les biens mobiliers autres que le nantissement commercial limité et l'acte de fiducie, et étant donné la façon dont ils sont inscrits, il faut des mois pour trouver l'acte désiré. Le Québec n'a donc pas de système d'inscription. Le Code civil établit des priorités sans enregistrement ce qui soulève déjà des problèmes légaux bien intéressants sur la façon dont il devrait être amendé ou modifié de façon à permettre au Québec de participer à tout système établi par le Bill S-5.

Quant à votre remarque sur le délai d'enregistrement, Sénateur, la plupart des provinces prévoient un délai pour l'enregistrement des documents judiciaires dans le cas des biens mobiliers. Si vous l'enregistrez dans les limites du délai vous gardez le même rang de priorité que vous accordait la date de l'exécution de votre document.

Je ne crois pas que le délai devrait être d'importance si cruciale. Cela peut vouloir dire que si vous ne bénéficiez pas d'un délai d'enregistrement, il vous faut courir au bureau le plus proche pour être certain d'y arriver avant d'autres personnes qui, à votre insu, aurait pu acquérir des droits immédiatement après vous.

Il pourrait donc être pratique, quoique non indispensable, de songer à laisser un court délai, de 30 jours, peut-être, afin de permettre à un établissement de finance de faire inscrire ses documents comme on le fait pour les hypothèques et autres nantissements mobiliers.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, m'autorisez-vous à lire au témoin, à ce sujet, la suggestion proposée par le ministre de la Justice du Québec dans une lettre qu'il vous a envoyée le 25 janvier à propos du Bill S-5? La suggestion se lit comme suit:

> Il pourrait donc être souhaitable que la loi fédérale prévoit un mécanisme qui reconnaîtrait la validité des enregistrements, faits dans chaque province, dont le ministère fédéral des Transports recevraient une copie. Un tel échange de documents serait la responsabilité du registre central. Il va s'en dire que le mécanisme proposé devrait auparavant faire l'objet de consultations avec les registraires des diverses provinces.

Que pensez-vous de cette suggestion, monsieur?

M. Guthrie: Si je comprends bien le paragraphe que vous avez lu, ce serait en fait une voie à sens unique. Autrement dit, l'inscription des droits sur aéronef se ferait dans les diverses provinces mais immédiatement, si possible, l'information serait versée au registre central d'Ottawa par un moyen de communication central quelconque. Je crois que ce serait peut-être une amélioration mais, si j'ai bien compris, il faudrait tout de même que les établissements de finance soient obligés de faire inscrire dans tous les registres des diverses juridications provinciales ou régionales, ce qui pose l'une des plus grandes difficultés pratiques présentement lorsqu'il s'agit d'un avion qui va atterir dans tous les aéroports du Canada. Cela aiderait un peu parce qu'il serait probablement plus facile de faire une recherche de titres sur un aéronef en allant ainsi directement à Ottawa pour vérifier tout ce qui est enregistré dans les diverses provinces. Tout de même, on serait encore obligé de faire le tour de tous les registraires. Ce serait mieux mais pas encore idéal.

Le sénateur Langlois: Mais d'après ce que vous avez dit ce matin, je présume que vous ne vous opposez pas tout à fait à l'idée d'un registre central.

M. Guthrie: Pas du tout.

Le président suppléant: Au contraire.

Le sénateur Prowse: Cela serait utile.

Le sénateur Langlois: Sûrement.

M. Miller: Il existe un certain degré de confusion quant à l'effet qu'aura le bill sur les transactions déjà conclues; c'est-à-dire si les gens tels que nous seront obligés de faire inscrire ce qui nous appartient au registre central et si les procédures requises en cas de cristallisation de nantissements ou les lois provinciales en vigueur au moment de la transaction, seront régies par la nouvelle loi.

Le sénateur Prowse: Élaborons tout d'abord une nouvelle loi pratique avant d'avoir tous ces ennuis.

M. Miller: C'est bien ce que nous souhaitons.

Le sénateur Asselin: Nous avons déjà suffisamment d'ennuis.

Le sénateur Denis: Supposons que vous êtes propriétaire d'un aéronef jusqu'à ce que vous soyez remboursé. De quel genre de protection jouiriez-vous alors? Vous seriez propriétaire de l'aéronef jusqu'à ce que le prêt vous soit versé.

M. Miller: Voilà la difficulté. Si j'étais bailleur—bon nombre d'aéronefs au Canada sont loués—j'imagine qu'avant de pouvoir saisir l'aéronef, je devrais, bien qu'en fait il m'appartienne, me conformer aux modalités du Bill. Il y a un problème au niveau du tribunal.

Par exemple, si je comprends bien—M. Coolican, conseiller de l'Association canadienne des banquiers connaît

mieux cette situation, tout comme M. Kennerly—ce n'est pas un problème dans la Loi sur les chemins de fer du Canada. Le fait que le matériel roulant soit loué et qu'il n'appartienne donc pas à une Société de chemins de fer, ne nuit aucunement à ce créancier, au cas où il devrait liquider ses valeurs en reprenant son équipement—je souligne «son équipement», puisqu'il lui appartient.

Le sénateur Prowse: Cela pourrait également poser un problème pratique.

M. Miller: En effet. Évidemment, il y a encore un problème dont nous n'avons pas discuté, à savoir comment retrouver l'aéronef?

Le sénateur Denis: Mais le propriétaire est protégé par la saisie-revendication.

M. Guthrie: Puis-je répondre à l'observation de l'honorable Sénateur, M. le président? Il est intéressant de noter, Sénateur, que si le Bill S-5 prenait force de loi dans sa version actuelle, la saisie avant jugement, reconnue dans le Code de procédure civile du Québec, serait éliminée. Une personne n'aurait, désormais, plus le droit d'aller saisir un avoir qui lui appartient, même en sa qualité de propriétaire ou de créancier. Il lui faudrait obtenir un jugement de la cour lui permettant d'effectuer la saisie, ce qui, encore une fois, soulève, du point de vue pratique, les problèmes les plus extraordinaires. En effet, étant donné le temps nécessaire pour obtenir le jugement, les chances de pouvoir saisir l'avoir en question seront probablement inférieures à cinq pour cent. Ainsi, non seulement le code civil serait-il touché, mais plusieurs articles ayant trait aux aéronefs seraient éliminés de notre procédure, celle du Québec.

Le sénateur Denis: Oui mais la personne en question serait protégée. L'aéronef serait saisi et personne ne pourrait s'en servir. Le shérif en aurait la garde.

Le sénateur Asselin: Il faudrait obtenir un jugement afin de saisir l'aéronef.

[*Texte*]

M. Guthrie: Saisie-revendication, saisie avant jugement.

[*Traduction*]

M. Miller: C'est le deuxième problème, c'est-à-dire que non seulement faut-il le saisir mais il faut également en disposer.

[*Texte*]

Le sénateur Denis: Comment pouvez-vous devenir propriétaire avant jugement?

M. Guthrie: Si nous sommes déjà propriétaires, nous avons le droit de faire émettre un bref de saisie-arrêt avant jugement.

Le sénateur Denis: C'est ça.

M. Guthrie: Et, de procéder contre le propriétaire de l'avion en question, afin d'obtenir possession de l'avion et de l'actif, pendant l'instance. Mais, le point important, c'est la possession de l'avion pendant l'instance, pour éviter les dommages, pour éviter une envolée non reconnue par les autorités, etc. La saisie est une procédure reconnue au Québec et qui a un but très intéressant pour les créanciers, afin de protéger l'actif en question.

[*Traduction*]

Le sénateur Langlois: La seule solution serait de revenir à ma proposition de tout à l'heure, à savoir qu'il faudrait essayer de convaincre votre Assemblée législative d'adopter les principes contenus dans la Loi sur la marine marchande du Canada. Comme vous le savez, en vertu de cette loi le débiteur-hypothécaire a le droit de vendre le bateau sans avoir recours à la loi. Il peut émettre un permis de vendre en tout temps si son débiteur n'a pas honoré ses paiements. Il s'agit de l'article 50 de la loi sur la Marine marchande du Canada.

M. Guthrie: Vous avez raison. On pourra en effet tirer beaucoup d'exemples de la Loi sur la marine marchande du Canada, si l'on envisage l'ensemble de la question, afin de revivifier l'idée des archives centrales. Certaines parties de la loi pourraient certes aider les honorables sénateurs ici présents.

Le sénateur Langlois: La Loi sur l'aéronautique a beaucoup emprunté à la Loi sur la marine marchande, y compris la définition d'un aéronef, qui ressemble presque mot pour mot à celle d'un bateau aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Vous n'avez pas fait d'observations sur ma proposition de tout à l'heure, à savoir que le bill S-5 aurait dû être présenté à titre d'amendement à la Loi sur l'aéronautique, plutôt qu'à titre de loi distincte, comme c'est le cas actuellement. Seriez-vous d'accord sur ce point?

M. Guthrie: J'estime tout d'abord que l'élaboration d'archives centrales exposant les droits relatifs aux aéronefs dépasse peut-être la compétence pratique de la Loi sur l'aéronautique qui porte fondamentalement sur la navigation aérienne, etc. Rien n'empêcherait l'introduction d'un bill équivalent au bill S-5 dans la Loi sur l'aéronautique, mais comme je l'ai déjà dit, j'aurais l'impression de traiter un aspect des droits sur aéronef qui n'est pas réellement le but principal de la Loi sur l'aéronautique. Toutefois, j'en conviens, aux termes de la Loi sur l'aéronautique certains des règlements traitent la question de l'inscription du propriétaire, etc. et définissent même ce dernier. Cependant, il semble que les règlements prévus en vertu de la Loi sur l'aéronautique—les règlements pertinents—permettent tout simplement à Ottawa de controler les vols des aéronefs et de conserver un registre de leurs numéros d'immatriculation, plutôt que de traiter la question des droits sur aéronef.

Le sénateur Langlois: L'article 6 de la Loi sur l'aéronautique investit le ministre du pouvoir d'établir des règlements concernant les modalités en vertu desquelles les aéronefs sont enregistrés au Canada.

M. Guthrie: Sénateur, je tiens, une fois de plus, à souligner le fait que je ne vois, légalement, pas pourquoi le genre d'article dont nous parlons aujourd'hui, ne pourrait être présenté à titre d'amendement ou d'adjonction à la Loi sur l'aéronautique. Je n'ai pas encore tout à fait compris le principe. Quels avantages y aurait-il, à procéder de cette façon plutôt qu'à adopter un bill traitant uniquement des droits sur aéronef? Y aurait-il des avantages à procéder ainsi? Aucun ne me vient à l'esprit pour l'instant.

Le sénateur Prowse: Serait-il possible de présenter un bill distinct traitant la question du financement des aéronefs, pour la gouverne de ceux qui ne s'intéressent pas à la navigation mais simplement au financement puis de le renvoyer, si cela s'avère nécessaire? Il serait ainsi possible

d'arriver à connaître une loi plutôt que de devoir en connaître une qui traite un grand nombre d'aspects qui n'ont rien à voir avec la question. Autrement dit, le prêteur et ses avocats en tireraient plus de satisfaction. Pour eux, les choses seraient plus faciles s'ils disposaient d'une deuxième loi plutôt que d'une partie d'une autre loi, plus complexe et plus compliquée.

M. Miller: La plupart des accords de financement stipulent, du moins en ce qui concerne les aéronefs commerciaux, que l'exploitant d'un aéronef doit se conformer aux règlements prévus en vertu des diverses lois sur l'aéronautique.

Le sénateur Prowse: C'est donc couçi-couça.

Le vice-président: En ce qui concerne l'argument que le sénateur Langlois a soulevé, étant donné que nous devons nous conformer à la Convention de Genève, ne devons-nous pas adopter une loi spéciale?

Le sénateur Langlois: Non, nous l'avons fait dans le cas de la Loi sur la marine marchande du Canada en ce qui concerne la pollution. Nous l'avons fait dans le cas des certificats de lignes de chargement, et ainsi de suite. Elles ont été annexées. Les conventions ont été ratifiées en annexant une partie traitant des questions particulières à la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Guthrie: Puis-je répondre à la question générale que l'on vient de poser, monsieur le président? Si le Canada choisit d'adopter seulement la loi nécessaire en vue de se conformer à la Convention de Genève, il sera probablement possible de n'ajouter que quelques alinéas, puisque les exigences de la Convention sont plutôt fondamentales et laissent suffisamment d'autonomie aux états nationaux en question. Toutefois, le Canada devrait faire mieux que de simplement se conformer au stricte minimum prévu par la Convention de Genève, puisque notre convention a été signée il y a déjà quelques vingt ans. Le Canada aurait avantage à présenter une loi qui, non seulement se conforme à la Convention de Genève, mais tente le plus possible de reconnaître la situation telle qu'elle existe en ce qui concerne les aéronefs commerciaux et leur financement.

Bon nombre des idées présentées dans le projet du bill S-5 me semblent excellentes. Certaines d'entre elles vont plus loin que les exigences de la Convention de Genève. Je ne veux pas dire par là qu'elles ne sont pas bonnes. Bien au contraire. Il serait, peut-être, bon d'étudier et même de perfectionner certains autres aspects plutôt que de se limiter à un amendement minime à la Loi sur l'aéronautique. C'est mon opinion personnelle.

Le sénateur McElman: M. le président, j'ai été impressionné par l'offre que M. Miller a faite au nom de son industrie, pour aider à rédiger les amendements proposés à ce bill. Cette offre m'amène à me poser une question. Peut-il nous dire si son industrie, c'est-à-dire celle qui s'intéresse au financement des aéronefs, a déjà été consultée avant la présentation de cette loi?

M. Miller: Je puis vous répondre uniquement au nom de ma propre société. Lorsque le bill a été présenté pour la première fois en 1973, il s'agissait alors du bill S-9, nous en avons discuté à l'autre endroit. Nous avons présenté des observations semblables à celles que contient actuellement notre mémoire. Comme le Parlement était prorogé, on nous a dit que dès qu'un bill—celui-ci ou un autre du même genre—serait présenté, on nous consulterait avant de le présenter au Sénat. Malheureusement, les choses ne se sont pas passées ainsi. En fait, nous avons passé beaucoup de temps et déployé des efforts considérables en vue d'assurer que l'on apporterait certains amendements semblables à ceux dont nous discutons actuellement. Nous avons consulté des sociétés telles que De Havilland Aircraft et la société Boeing, et toutes sont d'accord en principe avec l'idée du bill. Cependant, toutes se préoccupent de l'application du bill et de certains éléments qu'il comprend.

Le sénateur McElman: Ainsi, à votre connaissance, il n'y a eu aucune consultation directe visant à connaître les vues de votre industrie que ce bill touche de très près. Il n'y a eu aucune consultation avant la présentation du bill.

M. Miller: Essentiellement pas. S'il y en a eu, il ne semble pas qu'on en ait tenu compte dans le bill.

Le sénateur McElman: C'est incroyable, M. le président.

Peut-être devrions-nous revoir la question avec les témoins représentant le MDT.

Le sénateur Riley: Est-il exact que ce sont habituellement les corporations qui achètent les aéronefs? Autrement dit, même lorsqu'un particulier achète un aéronef de taille assez importante, il le fait ordinairement par l'entremise d'une société distincte, de la même façon que Air Canada ou toute autre société de transports aériens. La loi dite *Corporation Securities Registry Act* existe dans certaines provinces, du moins, et, si je me souviens bien, les valeurs inscrites tiennent compte de tout remplacement des pièces qui composent un aéronef ou tout autre appareil semblable. Une telle loi ne protègerait-elle pas les organismes de financement de façon adéquate?

M. Miller: Parlez-vous des pièces de rechange, une fois qu'on les a installées dans l'aéronef?

Le sénateur Riley: En effet—par exemple, des nouveaux postes émetteurs, des nouveaux moteurs et autres choses du genre.

M. Miller: C'est à cela que nous songeons en vertu de la doctrine de l'accession. Jusqu'à ces derniers temps, par exemple, la plupart des bailleurs et des prêteurs suivaient le principe générale de la doctrine de l'accession. Autrement dit «Cet équipement est à nous. Tout ce qui lui est annexé fait partie de nos valeurs». Toutefois, il y a récemment eu l'affaire *Firestone* contre *IAC*.

Le sénateur Riley: Je ne suis pas au courant.

M. Miller: Cette cause s'est rendue jusqu'à la Cour suprême. Je puis, brièvement vous expliquer la situation. IAC a vendu un camion à un particulier sous certaines conditions. Les pneus étaient fournis à bail, par la société Firestone au particulier. Lorsqu'il a fallu saisir le camion, IAC a repris tout le camion y compris les pneus loués et a déclaré qu'aux termes de la doctrine de l'accession tout ce qui se rattachait à son avoir était considéré comme sa propriété. La Société Firestone a alléguée que ces pièces étaient des pièces détachées identifiables qui devraient être enlevées. Si j'ai bien compris, les tribunaux se sont prononcés en faveur de la Société Firestone. Il y a donc une certaine inquiétude manifestée pour les cas où des pièces détachées identifiables sont reliées à la garantie d'une autre personne, particulière lorsque des moteurs sont financés séparément de la cellule. Avant, si j'avais un avion à quatre moteurs, ma garantie portait sur l'avion entier avec quatre moteurs et tout moteur qui, à l'occasion, était ajouté à l'avion.

Mon moteur qui pouvait avoir été utilisé par une autre compagnie aérienne dans un autre pays, en vertu des accords de mise en commun dont disposent en général les compagnies aériennes était aussi censé faire partie de ma garantie.

Le sénateur Prowse: Mais vous n'obtenez pas l'avion auquel il est attaché.

Le sénateur Riley: Cela relèverait-il du vendeur à condition, ou quel que soit le nom que vous lui donnez? N'incomberait-il pas à cette personne de compulser les registres de garanties de ces société afin de voir si elles comportent un aspect qui leur donne droit de préséance sur la vente conditionnelle de pneus, par exemple? L'affaire Firestone repose-t-elle sur l'omission des dispositions d'une garantie?

M. Guthrie: Sénateur, il est évident que M. Miller lit la jurisprudence de la Cour suprême avec assiduité. Beaucoup plus que moi en tout cas. Toutefois, j'estime que le problème concerne l'identification des pièces. Tant que l'on peut identifier chaque pièce et prouver qu'il s'agit bien de la pièce que l'on a financée, il n'y a pas de problème. Par exemple, l'acheteur peut avoir un numéro de série ou une plaque, une preuve quelconque qui ne peut être mise en doute et qui permet à l'acheteur de dire: «C'est la pièce que j'ai financée». C'est là le cœur du problème tel qu'il a été déterminé. Comme vous le savez, la loi américaine prévoit l'enregistrement des droits de propriété sur des moteurs, des hélices, etc. Le peu de jurisprudence américaine dont on dispose sur le sujet contient un cas où on a imposé un droit sur un avion et toutes ses pièces accessoires. Il y a eu désaccord en ce qui a trait au droit de propriété sur les moteurs, et la partie qui avait garanti l'aéronef et toutes ses pièces accessoires a été déclarée propriétaire de l'avion seulement, et non des moteurs. Une autre personne avait droit au moteur parce que la définition était trop générale. Il était impossible de déterminer si le moteur qui était sur l'avion au moment où ils en reprirent possession était le même qu'à l'origine. Le problème en était un de précision et d'identification.

Le sénateur Langlois: Lorsque je vous ai demandé si vous aviez des commentaires au sujet des propositions faites par le ministère de la Justice du Québec en ce qui a trait à l'enregistrement à Ottawa et aux valeurs enregistrées dans les provinces, vous avez dit que cela mettrait les groupes de financement dans une situation difficile parce qu'ils devraient enregistrer leurs garanties dans toutes les provinces du Canada pour qu'elles soient entièrement couvertes. Ai-je raison de penser que la seule solution est de réserver l'autorité en la matière au gouvernement fédéral?

M. Guthrie: Je pense, sénateur, que c'est un cercle vicieux. Je dis oui sans hésitation; si seulement nous pouvions convaincre les provinces.

Le vice-président: Cela simplifierait le problème.

Le sénateur Langlois: Je ne partage pas votre opinion. Je pense que les financiers sont déjà autorisés, en vertu du pouvoir général du gouvernement fédéral, à enregistrer leurs garanties auprès du gouvernement du Canada. Ce principe a été sanctionné par le Conseil privé et la Cour suprême du Canada, et certains de mes amis m'ont dit que cette décision remonte à 1952.

M. Guthrie: Cela n'a aucune espèce d'importance.

Le sénateur Langlois: Cela n'aurait aucune importance qu'elle remonte à 1867. Plus elle date, mieux c'est.

M. Guthrie: Vous avez raison, sénateur.

Le sénateur Riley: Comment pouvez-vous faire entrer des pièces d'avion, un radio ou un moteur dans les dispositions de la Constitution, traitant de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement?

Le sénateur Prowse: En tout cas, il pourrait actuellement se produire une situation où une personne aurait certains droits devant une cour fédérale et où les provinces reconnaîtraient ceux que vous pourriez avoir en vertu de la juridiction et des cours provinciales. C'est là que les choses se corsent; voilà la référence que vous demandiez.

Le président suppléant: J'aimerais rappeler au Comité qu'il est déjà 11h moins 5 et qu'il nous faut entendre un autre organisme. Je pense que vous devriez poser votre question à l'autre orgamisme. Si vous pensez que vous pouvez ajouter autre chose, vous pourrez le faire alors. Nous allons donner aux autres organismes l'occasion de se faire entendre.

Le sénateur Asselin: Monsieur le président, nous avons tous été très impressionnés par l'exposé ce matin et, j'aimerais maintenant dire combien je l'ai apprécié, Je suis d'ailleurs certain de parler au nom de mes collègues. Je me demande si ces témoins pourraient demeurer à notre disposition pour la durée de la séance afin que nous puissions leur demander d'autres commentaires.

M. Miller: C'est votre privilège.

Le président suppléant: Merci beaucoup, M. Miller et M. Guthrie.

La parole est à l'Association canadienne des banquiers.

A ma droite, M. Bellevue, directeur général adjoint (Prêts aux corporations) de la Banque royale du Canada, et à sa droite, M. Coolican, conseiller juriduque. M. Bellevue, avez-vous une déclaration à faire?

M. G. A. Bellevue, Association Canadienne des Banquiers: Merci, sénateur. M. Coolican a préparé un résumé très court de notre position à la suite du mémoire que nous vous avons fourni plus tôt. Après avoir entendu M. Miller et son associé tout à l'heure, j'ai peur que vous ne trouviez pas grand-chose de neuf dans ce résumé. Toutefois, avec votre permission, je demanderais à M. Coolican de le lire.

M. Colin C. Coolican, Association Canadienne des Banquiers: Monsieur le président et honorables sénateurs, d'abord, au nom de l'Association canadienne des banquiers, j'aimerais vous remercier encore une fois de nous avoir donné l'occasion de présenter notre mémoire sur le bill S-5 et de comparaître devant votre comité afin de commenter le bill. Nous répondrons à toutes les questions portant sur le mémoire ou sur le rôle général des banques dans le financement des avions commerciaux.

Comme nous l'avons mentionné dans le mémoire, l'Association et les banques sont heureuses du fait qu'on envisage un registre central des aéronefs. Nous reconnaissons qu'il est nécessaire de régir, d'une certaine manière, les circonstances dans lesquelles un avion peut être saisi.

Maintenant que les avions et leur équipement auxiliaire ont acquis une telle valeur et que les méthodes de financement sont devenues si complexes, nous appuyons toute loi qui, selon nous, vise d'abord à rendre les garanties sur les avions plus solides que par le passé. Nous espérons qu'il permettra d'envisager avec plus de souplesse les méthodes de financement à venir.

Dans le mémoire, ainsi que dans l'addenda qui y est joint, nous avons essayé de déceler les points du bill, et certaines de ses dispositions précises, qui pourraient selon nous être modifiés afin de répondre plus exactement à l'objet de la loi, et d'éviter si possible des conflits inutiles.

Nous avons précisé, à la page 3 du mémoire, les points qui ont soulevé principalement notre inquiétude. J'ai cru qu'il pourrait être utile que je les revise rapidement. Vous vous rendrez rapidement compte que les domaines qui inquiètent notre organisme sont, sous de nombreux rapports, les mêmes que ceux qui inquiètent d'autres organismes bien que l'accent et nos préoccupations ne portent pas tout à fait sur les mêmes points.

Je crois que le premier problème auquel nous faisons face est que nous ne sommes pas certains si le bill visait à faire enregistrer un aéronef en entier ou les pièces et composantes séparément, particulièrement les moteurs des gros avions commerciaux. Il n'est pas clair non plus si le bill vise seulement certaines garanties spécifiques sur les aéronefs ou s'il comprend aussi les garanties flottantes habituelles qui peuvent comprendre l'aéronef, les pièces et les composantes.

Je crois que les autres mémoires qui vous ont été soumis vous ont permis de voir que la valeur des avions commerciaux et des pièces et composantes détachées est telle qu'il est souhaitable de pouvoir les séparer aux fins du financement et des garanties additionnelles, qu'ils s'agisse d'une garantie spécifique ou flottante.

Le second point que nous aimerions soulever est que le bill devrait préciser, à l'article 7 qui traite du rang des créances, que les parties peuvent, d'un commun accord, faire valoir leur priorité.

Le sénateur Prowse: Et les tierces personnes?

M. Coolican: Je crois que, d'un commun accord, elles ne devraient décider de leur propre rang qu'en regard de tiers. Nous parlons de la loi et de l'enregistrement du rang.

Troisièmement, nous estimons que les dispositions régissant la saisie d'un aéronef sont trop compliquées. Nous reconnaissons qu'il est nécessaire de protéger les passagers payants. Néanmoins, il faut se rappeler qu'un aspect important de la saisie, dans ces rares situations où elle peut être envisagée, est la rapidité avec laquelle elle peut être effectuée, une fois que le prêteur a décidé d'exercer ses droits.

Quatrièmement, bien que nous reconnaissions qu'il soit nécessaire de régir certains aspects de la saisie d'un aéronef commercial, nous ne croyons pas qu'il faille réglementer la vente forcée d'un aéronef. Nous estimons en particulier, que ce bill ne devrait pas stipuler, comme c'est le cas à l'article 10, que le tribunal a le droit de fixer les modalités en vertu desquelles un aéronef coûteux peut être vendu afin d'honorer une garantie. Il est peu probable qu'une telle vente ai lieu avant la saisie et, sauf dans les cas où la saisie est ordonnée par un tribunal afin de protéger les passagers, nous estimons que le prêteur et l'emprunteur devraient convenir entre eux des modalités.

Cinquièmement, nous estimons que les dispositions transitoires ne sont pas suffisantes pour préserver la garantie et le rang de certains des détenteurs de garantie. Nous estimons qu'il est très important qu'ils soient préservés.

Enfin, nous proposons l'inclusion d'une disposition qui limiterait la responsabilité extra-contractuelle du détenteur d'une garantie additionnelle. Nous avons mentionné dans le mémoire le genre de disposition que nous avions en tête; ce n'est pas une disposition inhabituelle et elle figure dans d'autres lois semblables à celle-ci.

Vous vous rendez compte que je n'ai donné que les grandes lignes de nos inquiétudes principales. Notre mémoire comprend des commentaires plus détaillés. Si le Comité décide de reviser et d'apporter certains amendements au bill, nous espérons que vous tiendrez compte de quelques-unes au moins de ces propositions. Si les sénateurs ont des questions, nous sommes ici pour y répondre.

Le vice-président: Vos suggestions sont expliquées dans l'addenda.

M. Coolican: Elles figurent tant dans le mémoire que dans l'addenda. Ce dernier porte peut-être plus sur des points de droit et en fait, il contient certains amendements proposés. Je pense toutefois que nos principales inquiétudes sont celles que je viens de mentionner et qui ne sont pas entièrement juridiques. Ces dernières sont celles étudiées un peu plus exaustivement dans notre mémoire.

Le président suppléant: Y a-t-il des questions?

Le sénateur Asselin: Il semble que vous ayiez les mêmes problèmes que les témoins qui ont comparu plus tôt ce matin.

M. Coolican: Je pense qu'ils sont fondamentalement les mêmes. Peut-être ont-ils aussi des problèmes différents. La question de garantie flottante est celle qui nous inquiète le plus, parce qu'une banque préfèrera peut-être consentir un prêt avec garantie générale, plutôt qu'avec une garantie précise telle un aéronef ou une pièce donnée d'un aéronef. Il y a quand même des situations, si j'ai bien compris, où une banque serait certainement intéressée à obtenir un droit sur un aéronef entier ou sur un groupe de moteurs.

Le sénateur Langlois: Pouvez-vous nous dire dans quelles circonstances il peut y avoir une telle garantie générale?

M. Coolican: Par exemple, lorsqu'un prêt à terme est consenti à une compagnie aérienne et garanti par l'actif général de la société. C'est une situation typique. Notre problème c'est que la loi ne précise pas s'il nous faut enregistrer le droit sur tous les aéronefs qui peuvent ainsi être compris. Nous aimerions avoir des précisions là-dessus. En établissant un registre central—et nous appuyons cette idée—il faut prévoir l'hypothèque flottante.

Le sénateur Prowse: Ne conviendrait-il pas mieux que l'hypothèque flottante soit inscrite au regard de toutes les choses qu'elle englobe?

M. Coolican: On a mentionné la loi dite *Corporations Securities Registration Act.* Je ne connais que la loi ontarienne. Si une banque devait prendre une garantie au moyen d'une hypothèque flottante, nous inscrierions toujours cette transaction en vertu de ces lois. Dans la mesure où nous saurions qu'il y aurait un aéronef ou des pièces, nous l'inscririons également aux termes de ce bill. De cette façon nous nous protégerions nous-mêmes par rapport à l'aéronef et à tout autre avoir. La compagnie aérienne dispose d'une grande quantité de camions et de matériel qui sont régis par les dispositions du bill.

Le sénateur Prowse: En d'autres termes, les autres créanciers devraient se protéger eux-mêmes en regardant aux deux endroits?

M. Coolican: C'est exact.

Le sénateur Riley: L'hypothèque flottante couvrirait le remplacement complet d'un avion?

M. Coolican: C'est exact. On s'est interrogé, au cours de l'exposé précédent, sur le remplacement des pièces de rechange. Je ne connais peut-être pas aussi bien que M. Miller certaines de ces dispositions—corrigez-moi si je fais erreur—mais je pense que dans beaucoup de documents qui traitent du financement d'un aéronef, on prévoit qu'en cas de remplacement—si la compagnie aérienne effectue un remplacement et a les titres requis pour le faire—on entre en possession de cette pièce de rechange. Dans le cas contraire, on est obligé d'en acheter le titre de la personne qui le possède. Je crois que c'est ainsi que l'on procède habituellement. Dans le cas d'un aéronef, les documents de financement prévoient souvent de donner au propriétaire, qui serait habituellement le financier, la possession de la pièce en question, et il renonce à la possession de celle qui a été remplacée.

Le président suppléant: Y a-t-il d'autres questions?

M. Coolican: J'ajouterai que, dans notre mémoire, nous ne nous sommes pas attaqués à l'aspect constitutionnel du problème, en raison de la trop grande diversité d'opinions qu'il suscite. Nous croyons que c'est un problème et que la meilleure solution est celle qui a été négociée. Nous espérons donc qu'elle sera adoptée. Entre-temps, nous appuyons l'autre idée de la loi, celle du registre central, pourvu qu'elle puisse être réalisée sous une forme pratique.

Le sénateur Prowse: De votre point de vue d'avocat, une solution négociée pourrait être attaquée par un tiers sur la foi que l'une des deux autres parties n'a pas le droit de négocier.

M. Coolican: C'est juste.

Le sénateur Prowse: Je songeais à un abandon des pouvoirs délégués. Qu'est-ce qui assure la meilleure protection—la solution négociée, qui peut être renversée par les tribunaux, ou une décision prise par les tribunaux, dont on dépendrait, quoi qu'en pensent les provinces ou le gouvernement fédéral?

M. Coolican: A titre d'avocat, je préférerais la décision du tribunal. Je crains qu'avec un bill très complexe, la décision puisse ne pas être aussi catégorique que souhaité. Je me demande si, du point de vue pratique, une certaine forme de règlement négocié ne serait pas préférable à long terme.

Le sénateur Riley: Vous voulez dire une double législation.

Le sénateur Langlois: Comment pourrait-on, en pratique, obtenir cette répartition des priorités entre les parties intéressées? Il faudrait le faire avec les parties qui obtiennent la garantie en même temps que vous.

M. Coolican: L'inscription d'un accord de changement de priorité ne pose aucun problème. En d'autres termes, si l'on convient avec un détenteur de garantie supérieure que sa garantie est prioritaire, mais que le détenteur de garantie inférieure s'est inscrit à l'avance, il faudrait inscrire cet accord de façon à ce que l'ordre des priorités soit connu.

Je pense que l'article stipule: «nonobstant toute disposition légale ou toute convention à ce contraire.» Si j'interprète mal les termes, qu'on me le dise. Je crains que les détenteurs de garantie, en esayant de faire valoir le point de vue de l'exploitant, puissent être disposés à modifier leurs positions garanties. Ils pourraient le faire par un accord et cet accord serait, probablement, inscrit, parce qu'il toucherait les intérêts dans cet aéronef des détenteurs de garantie.

L'article 7 stipule:

> «Nonobstant toute disposition légale ou toute convention à ce contraire,—

La priorité de l'inscription déterminerait l'ordre des priorités. Tel ne devrait pas être le cas, toutefois, si deux parties s'entendent sur un ordre inverse. Je crois qu'ils devraient avoir le droit d'agir ainsi.

Le sénateur Langlois: Il vous sera très difficile de convaincre un créancier hypothécaire, à moins que vous ne puissiez l'acheter.

M. Coolican: Si j'étais disposé à fournir un financement supplémentaire, je ne suis pas sûr que c'est ce que je ferais. Je crois que c'est l'exploitant de l'aéronef qui devrait se faire convaincant, quelles que soient les considérations qu'il puisse leur faire valoir.

Le sénateur Langlois: Mais la tâche ne serait pas plus facile pour lui que pour vous.

M. Coolican: Je crois que ce serait très difficile, mais que cela se fait parfois ou à de très rares occasions.

Le sénateur Prowse: Maintenant vous pouvez faire quelque chose.

Le sénateur Denis: Mais un aéronef n'est pas différent d'un autre genre d'investissement. Qu'il s'agisse d'investir dans un aéronef, une maison ou une automobile, c'est toujours la même chose. Seul le montant peut varier.

M. Coolican: Pas seulement le montant. Un aéronef parcourt des territoires et des régions géographiques sortant de notre compétence.

Le sénateur Langlois: Le problème est la mobilité de l'aéronef.

M. Coolican: Oui, c'est la mobilité qui le rend différent, plus ce que j'ai souligné plus tôt; c'est-à-dire qu'avant que n'expire la durée d'un aéronef, il est rare qu'une pièce n'ait pas été changée. Avec une voiture, une maison ou avec une autre valeur traditionnelle, ces facteurs n'interviennent tout simplement pas.

Le sénateur Prowse: Que penser des lignes de transport interprovinciales par camion?

Le sénateur Denis: Ce serait le cas si l'aéronef a connu des moments difficiles. L'article 9, alinéa 4, qui parle de terminer tout vol régulier, vous intéressera. Supposons qu'un propriétaire d'aéronef manque d'argent parce qu'il ne peut payer les dettes qu'il a envers sa compagnie de finances. Vaut-il mieux laisser l'aéronef terminer son vol afin de pouvoir rembourser les passagers, ou . . .

M. Coolican: A mon avis, tant que l'aéronef survole toujours le Canada, vous avez sans doute parfaitement raison, mais le problème se pose lorsqu'il se dirige vers un pays où rien ne nous assure que nos droits seront respectés comme ils le seraient au Canada.

Le sénateur Prowse: Comme La Havane.

Le sénateur Denis: Comme un vol nolisé qui effectue un voyage de 7 à 21 jours aller-retour vers l'Europe avec 200 passagers. Les financiers ont-ils avantage à laisser ce vol se terminer?

Le sénateur Prowse: Non.

Le sénateur Denis: Autrement ces passagers obtiendront un remboursement, ou quelque chose.

M. Coolican: Les frais de remboursement des passagers peuvent être minimes en comparaison du prix d'un aéronef, qui pourrait rester pris à Cuba, et qu'il serait impossible de récupérer. A titre de législateurs, vous ne vous intéressez, je suppose, qu'à la protection du passager qui paie son passage. Vous ne voulez pas qu'il soit abandonné au bout du monde et qu'il doive de nouveau payer son passage. Mais puisqu'il est sans doute possible de persuader un tribunal que cette question sera réglée, je ne puis imaginer pourquoi vous vous inquiétez, à ce point-ci, de ce qui va arriver entre le prêteur et l'emprunteur.

Le sénateur Prowse: Si vous obtenez un accord d'une autre compagnie aérienne qui peut, de toute évidence, effectuer le vol et ramener la personne, il ne devrait pas y avoir d'objections.

M. Coolican: Je ne comprends pas votre inquiétude.

Le sénateur Langlois: Vous n'avez pas intérêt à arrêter cet aéronef à tel ou tel aéroport mais bien plutôt à exiger une garantie avant qu'il ne quitte le pays.

M. Coolican: Cela peut revenir à arrêter l'aéronef. Nous pouvons décider qu'un exploitant ne peut pas exploiter l'aéronef de façon rentable ou certainement pas assez pour payer notre financement, et qu'il serait dangereux que l'aéronef aille dans un autre pays où nos droits n'ont pas prise et où d'autres créanciers le saisiront peut-être avant nous.

Le sénateur Langlois: Si l'on dépose une garantie avant le départ de l'aéronef du Canada, on est protégé.

M. Coolican: Si on a des dollars, et si les paiements ont été faits alors—

Le sénateur Prowse: Le problème ne se poserait pas.

M. Coolican: —il n'y aurait, au départ, pas de problème.

Le sénateur Langlois: Cela ne s'appliquerait pas au vol nolisés, mais uniquement aux vols réguliers, si je comprends bien.

M. Coolican: Non, je pense qu'un aéronef commercial régulier comprend un aéronef nolisé.

Le sénateur Langlois: Pas dans le texte français. Le texte français parle de vols réguliers.

M. Coolican: Je croyais que cela s'appliquait aux vols nolisés également.

Le vice-président: Puis-je vous demander monsieur Shields si cela comprend les vols nolisés également?

M. Coolican: Il s'agit du service aérien commercial régulier. Je pensais les vols nolisés y étaient inclus.

M. Shields: Non.

Le vice-président: Non, en effet.

M. Miller: Nous avons souligné dans notre mémoire que ces vols devraient être ajoutés. Puis-je faire un autre commentaire?

Le vice-président: Pouvez-vous venir à l'avant de façon à ce que le sténographe et les interprètes puisse mieux vous entendre.

M. Miller: Au sujet des passagers, et de leur abandon ou leur remboursement possible, la compagnie aérienne qui effectue des vols nolisés doit s'assurer contre la mauvaise marche des opérations de façon à ce que les passagers puissent être totalement indemnisés. N'oubliez pas que nombre des problèmes cités dans la Presse en ce qui a trait aux vols nolisés proviennent de ce que les organisateurs d'excursions ne peuvent payer les compagnies aériennes ni remplir leurs obligations contractuelles. Par conséquent, les compagnies qui effectuent des vols nolisés ont dû retirer leurs demandes de vol. En ce qui a trait aux agences—certainement au Québec—on tend de plus en plus à exiger d'elles des garanties de façon à protéger le passager.

La question de garantie est intéressante—et nous devons, nous-mêmes nous attaquer à cette question, car la compagnie aérienne peut afficher une garantie simplement pour pouvoir sortir son avion. Cela comporte des avantages et des inconvénients mais un problème réside dans la possibilité de camoufler tout dommage fait à l'avion. Dans l'incident Vesco, concernant la rentrée en possession de l'avion, le pilote avait très fièrement proclamé qu'il avait si bien trafiqué les commandes qu'il faudrait trois mois au fabricant pour découvrir la source du problème. Cela peut poser un grave problème.

Le sénateur Prowse: Ce doit même être un crime, n'est-ce pas?

M. Miller: Il ne sert toujours à rien au prêteur de poursuivre un particulier.

Le sénateur Langlois: Je ne vois pas très bien quel désavantage comporte l'obtention d'une garantie. Cette pratique est très courante en navigation maritime. Nous saisissons des navires partout au Canada avant qu'ils ne quittent le port. Nous obtenons une garantie sous la forme d'un gage, ou d'une somme d'argent déposée dans un tribunal et aucun problème ne se pose. C'est ce que j'ai fait pendant les 35 dernières années.

Le sénateur Prowse: Tout dépend du gage, et d'un tas de facteurs.

Le sénateur Langlois: Nous arrêtons un navire et nous obtenons la garantie, c'est tout.

M. Miller: Je suis désolé d'y revenir, mais il est vrai que le droit maritime est beaucoup plus élaboré sur le plan international que les lois relatives à l'aviation. Je me sens beaucoup plus à l'aise sur les navires que nous finançons et nous sommes bien plus à même de saisir un avoir et d'en disposer pratiquement dans le monde entier en vertu des principes du droit maritime qui s'appliquent presque partout dans le monde. Tel n'est pas le cas pour l'aviation, et c'est un problème—

Le sénateur Langlois: Un de ces jours, vous direz cela en public.

M. Guthrie: Avec votre permission, puis-je prendre la parole, Monsieur le président?

Le président suppléant: Oui.

M. Guthrie: A propos du gage, sénateur Langlois, j'aime penser que le Québec est traité comme il convient. En retirant la saisie avant le jugement, à laquelle s'ajoutait le droit d'afficher la garantie, nous enlèverions, comme je le disais plus tôt, le recours à l'affichage de la garantie pour permettre que l'aéronef décolle. Je suis donc en faveur de l'idée du gage et je ne crois pas que personne ne le contestera. Pour le moment, pourtant, nous avons un problème législatif car, au Québec, nous ne pourrions pas tirer profit de cette partie de la procédure du code civil.

Le sénateur Asselin: Vous voulez dire, avoir la saisie avant le jugement?

Le sénateur Denis: Mais on veut une plus plus grande protection de ses investissements quand il s'agit d'un aéronef. Est-ce là votre conclusion?

Le vice-président: On veut une bonne protection.

Le sénateur Denis: On veut une meilleure protection de ses investissements dans le cas d'un avion plus que dans tout autre.

M. Guthrie: Je répondrai à cela de deux façons. Nous ne voulons pas être mieux protégés que quiconque qui détient des avoirs, mais je crois que nous devons reconnaître que l'avoir dont nous parlons est premièrement, extrêmement précieux quant au montant total, et deuxièmement, extrêmement mobile, par opposition aux bateaux et aux trains, pour lesquels il est littéralement possible de courir après l'avoir en question et de le rattraper; quand il s'agit d'un aéronef, les choses sont bien différentes.

Le sénateur Langlois: Non, non.

M. Cooligan: La plupart du temps, c'est possible—

Le sénateur Langlois: Avec un capitaine Erb, ce n'est pas très facile.

M. Guthrie: Je crois que chacun de nous a un côté capitaine Erb.

Le vice-président: Nos amis banquiers désirent-ils poser d'autres questions? Dans la négative, nous demanderons aux représentants de l'*Equipment Lessors Association of Canada* de prendre la parole.

M. Coolican: Puis-je ajouter une dernière remarque? Comme dans le cas de Roy Marine, si les sénateurs choisissent d'amender le bill ou d'adopter certaines des propositions qui ont été faites, nous serons une fois de plus, heureux de vous prêter notre concours dans la mesure où nous pourrons faciliter le processus.

Le vice-président: Merci beaucoup. J'appelle maintenant les représentants de l'*Equipment Lessors Association of Canada*, MM. Frank Kennerly et Langdon. Monsieur Langdon est le président de l'Association et monsieur Kennerley en est l'avocat-conseil.

M. Glen Langdon, président, Equipment Lessors Association of Canada: Monsieur le président et honorables sénateurs, je vous remercie de me fournir l'occasion de vous présenter notre mémoire. J'espère que tous ont pu le parcourir rapidement. Nous suivons deux représentations particulièrement concises de Roy Marine et de l'Association canadienne des banquiers. Nous n'aimerions pas vous faire perdre votre temps en répétant ce qui vous a déjà été dit, et que nous approuvons d'ailleurs. Nous avons toutefois certains commentaires à formuler en ce qui a trait a la portée de la loi proposée.

Le fait que plus de 10,000 appareils soient utilisés régulièrement au Canada nous inquiète. Il ne s'agit pas toujours d'appareils commerciaux. De fait, il y a moins de 500 appareils commerciaux. Un grand nombre n'est donc pas touché directement par toutes les dispositions de l'actuel bill S-5.

Nous avons aussi une proposition à faire à l'égard de la résolution des conflits de juridiction dans l'application de la loi.

Avec votre autorisation, j'aimerais que M. Kennerly vous expose notre position à cet égard.

M. B. Frank Kennerly, avocat-conseil, Equipment Lessors Association of Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, vous avez aussi sous les yeux un mémoire de l'Association du Barreau Canadien remontant à 1964 qui porte sur la question constitutionnelle. Le but général de la recommandation de l'Association du Barreau, qui est reprise en partie dans notre mémoire, est qu'il faudrait simplement un lieu central où inscrire les droits sur un aéronef. La loi provinciale s'inscrirait dans le cadre du droit matériel à l'égard du contrat, de l'instrument ou de la facture. On n'aurait qu'un seul registre pour ces documents. On se conformerait entièrement à la loi de la province, mais il faudrait aussi inscrire ce droit dans un registre central, présumément à Ottawa. L'inscription de ce droit tiendrait lieu d'avis à l'intention de tout acheteur ou créancier hypothécaire de cet appareil.

J'ai du mal à comprendre comment il peut s'agir d'une question constitutionnelle quand je pense à l'affaire Johannson où étaient en cause des droits de propriété. Il s'agissait de la municipalité de West Saint Paul qui voulait adopter un arrêté municipal interdisant l'aménagement d'un aéroport. On a décidé dans cette affaire que la municipalité n'était pas autorisée ou habilitée à adopter un tel arrêté municipal. Certes, cela concerne les droits de propriété.

Nous avons au Canada, depuis de nombreuses années, la loi sur le transport aérien qui limite la responsabilité du transporteur aérien en cas de décès ou de blessures des passages. C'est tout ce que la loi prévoit, mais elle concerne aussi les bagages et il y a une restriction, là. Mais on a dit qu'elle était valable sur le plan constitutionnel et cela touche de toute évidence directement les droits civils. Cependant, la question de l'aéronautique qui dépend du gouvernement fédéral naturellement n'est pas prévue dans cette loi.

J'ai donc beaucoup de peine à comprendre les difficultés qu'éprouvent certains. S'il s'agit tout simplement d'inscrire le document et si la personne ne le fait pas à Ottawa, elle se trouve désavantagée par rapport à celui qui a inscrit le document. Il ressemble au registre d'expédition dont nous avons parlé ici. Je ne vois vois aucun problème d'ordre constitutionnel dans ce genre de programme.

Le projet de loi que vous êtes en train d'étudier touche le fond des droits du public et on y trouve beaucoup d'éléments du droit de procédure qui exigent un ordre du tribunal. Je ne vois pas la raison d'être de ce droit de procédure parce que chaque province a le sien pour ce qui est de la saisie, de la repossession, et ainsi de suite. Au Québec, je pense qu'il faut un ordre du tribunal. Il n'est pas exigé dans la plupart des autres provinces. Pourquoi donc ne pas laisser le droit de procédure et le droit matériel tels qu'ils sont aujourd'hui en assurant tout simplement à un acheteur et au créancier éventuel la protection qui leur permet de se rendre à un registre central pour savoir qui

possède un droit sur l'aéronef. Si cette personne n'est pas inscrite au registre, elle peut alors prendre le titre ou dégrever cet appareil sans craindre que quelqu'un d'autre vienne s'en emparer.

Il n'y a aucun moyen pratique permettant à un avocat de vérifier que le droit sur un appareil est en règle, qu'il s'agisse d'un 747 ou d'un Piper Cub à moins de faire des recherches dans chaque province et dans certains cas, dans chaque comté du pays. Le système est assez peu pratique.

L'autre avantage d'un registre central est que nous pouvons mettre en application la Convention de Genève dont nous sommes signataires depuis 25 ans. Honorables sénateurs, je vous l'assure, je n'ai pas l'impression que vous vous pressez puisque vous avez attendu 25 ans.

La protection qu'assure cette convention pour ce qui est des appareils canadiens quand ils se trouvent dans un pays signataire étranger, un pays signataire de la Convention de Genève, les droits de quiconque a inscrit un droit sur cet appareil dans le registre canadien l'emporte sur tout droit que peut acquérir quelqu'un dans le pays signataire étranger sur cet appareil, autre que certains droits de sauvetage et frais d'entretien et des choses du genre.

A l'heure actuelle cette protection n'est pas assurée aux appareils canadiens dans les pays étrangers signataires parce que nous n'avons pas de registre central. Mais nous, au Canada, devons reconnaître les droits sur un appareil étranger d'un pays signataire pendant qu'il se trouve au Canada. Il s'agit donc d'une voie à sens unique. Les autres profitent donc de cette situation, tandis que nous ne pouvons pas en profiter pour nous-mêmes et nos appareils parce que nous n'avons pas de registre central.

De fait, un grand nombre d'appareils sont financés. Il ne s'agit pas d'appareils de lignes aériennes. Je dirais que nous n'avons probablement pas plus de trois cents appareils à réaction de ligne aérienne au pays inscrits au registre canadien, tandis qu'il y a plus de 10,000 aéronefs au total. C'est un problème grave pour celui qui achète un appareil de $10,000, $20,000, $30,000 ou $50,000. C'est assez important.

Le problème se situe là. C'est là que survient la rentrée en possession. C'est au moment de l'achat d'un appareil, qu'un créancier surgit tout à coup et dit qu'il a une hypothèque sur cet appareil qui a été inscrit dans un pays très lointain et il perd son droit sur l'appareil. De fait, c'est ce qui se produit, bien que ce ne soit pas très fréquent dans le cas des gros appareils commerciaux.

En ce qui a trait aux moteurs, on s'est demandé quelles mesures prendre. Nous proposons que le moteur soit inscrit de la même façon que l'appareil et qu'on lui attribue une nationalité quand on l'inscrit au départ et qu'on commence à l'utiliser. Ensuite, si on se rend dans un pays étranger, l'inscription canadienne de ce moteur doit être annulée avant de l'inscrire dans le pays étranger, tout comme dans le cas de l'appareil d'ailleurs.

Il s'agit de moteurs. Dans notre mémoire, et dans celui de l'Association du Barreau canadien, on propose que les moteurs de plus de 850 chevaux-vapeur soient inscrits. Nous parlons de valeurs qui dépassent les $10,000. Tous les turbomoteurs devraient aussi être inscrits parce qu'il est impossible d'en obtenir à moins de $30,000 ou $40,000. On en a entendu certains dire que le prix pouvait dépasser $1,000,000.

Les deux principales raisons sont les suivantes: autoriser un acheteur d'appareils ou un créancier à faire des recherches sur ce droit ou à déterminer s'il en a un et aussi d'assurer à un appareil canadien qui se trouve dans un pays étranger signataire la protection de la convention de Genève.

Il s'agit d'un système s'enregistrement du document et d'enregistrement seulement. Si on s'en remet au droit matériel de la province, je n'y vois pas du tout d'inconvénient sur le plan constitutionnel.

Je répondrai volontiers aux questions, s'il y en a.

Le sénateur Langlois: Monsieur Kennerly, vous dites dans votre mémoire, et vous l'avez répété, que la valeur matérielle du document et la valeur des droits matériels aux termes d'un tel document ne seraient pas touchés par la création d'un registre central. Mais comment pouvez-vous dire cela étant donné les dispositions contenues dans les articles 7 et 8 du projet de loi? A l'article 7 on lit ce qui suit:

> «Nonobstant toute disposition légale ou toute convention à ce contraire, une personne»

Et ensuite, on parle du rang de l'inscription, qui donne le rang des créances, si bien que cela influencerait la validité réelle du document.

M. Kennerly: Je dis peut-être sénateur que c'est là une question de procédure plutôt qu'une loi effective décidant si le document est valable ou non. Oui, dans la mesure où nous empiétons sur le droit matériel seulement pour ce qui est de l'inscription. Donc, s'il n'est pas inscrit, il n'est pas valable.

Je pensais plus à l'importance du document, s'il y avait un témoin, s'il y avait un genre précis d'affidavit, et en n'oubliant pas qu'au départ il y aura l'obligation de l'inscrire conformément aux lois provinciales où c'est obligatoire. On espère que les provinces se rendront compte qu'il y a un registre central à Ottawa et qu'elles modifieront leurs lois au moment opportun afin de ne pas exiger l'inscription en vertu de celles-ci.

Le sénateur Langlois: Ne vaudrait-il mieux connaître leur décision avant que le bill soit adopté?

M. Kennerly: Je pense qu'il faudrait d'abord promulguer la loi et qu'ensuite les provinces emboîteraient le pas. J'estime qu'il faudra beaucoup de temps avant d'obtenir l'approbation des provinces.

Le sénateur Asselin: Il nous la faut.

M. Kennerly: Je pense que cette loi peut aller de l'avant et nous ne disons pas qu'il ne sera plus nécessaire d'inscrire ses droits dans les provinces. Avec le temps, en toute logique, les provinces modifieront leurs lois quand elles se rendront compte qu'il y a un bureau de registre central à Ottawa. En effet on demanderait alors aux intéressés de s'inscrire deux fois au niveau de la province.

Le sénateur Asselin: Les provinces ne renonceront pas à leurs droits de propriété.

M. Kennerly: Il n'est pas question de renoncer à leurs droits.

Le sénateur Asselin: Elles ne peuvent transmettre leur compétence au gouvernement fédéral.

M. Kennerly: Nous ne suggérons pas qu'elles le fassent, du moins ce n'est pas ce que notre mémoire laisse entendre. Il dit tout simplement que nous établissons un registre à Ottawa.

Le sénateur Asselin: A mon avis c'est trop simple.

Le sénateur Prowse: Vous en avez un de plus—

Le président suppléant: A l'ordre. Je regrette de vous interrompre, mais j'estime qu'une seule personne devrait prendre la parole à la fois, parce que cela devient très difficile pour le greffier.

Le sénateur Asselin: Je ne veux pas discuter de point de droit avec le témoin parce que ce serait trop long à régler et je ne suis pas d'accord avec ce qu'il dit au sujet de la constitutionnalité et de la légalité.

Le sénateur Langlois: Mais il est d'accord avec le Conseil privé et la Cour suprême du Canada. Il est en très bonne compagnie.

Le sénateur Prowse: Et on peut ajouter le ministère de la Justice.

Le sénateur Forsey: Que ces jugements soient applicables ou pas, le sénateur Asselin veut certes savoir si les jugements particuliers qui ont été rendus sont pertinents et j'avoue avoir des doutes à ce sujet.

Le sénateur Langlois: L'Association du Barreau canadien a dit le contraire.

Le sénateur Forsey: Oui, je sais, mais elle n'est pas infailible.

Le sénateur Langlois: Personne ne l'est.

Le sénateur Prowse: Puis-je poser cette question afin d'obtenir des précisions. J'ai cru comprendre d'après les propos des témoins qu'il faut faire tellement de recherches maintenant qu'il est presque impossible de parvenir à ses fins et que cela relève d'un tel nombre de compétences différentes qu'il leur est pratiquement impossible à l'heure actuelle de mettre leur garantie en application. Il veulent un seul registre central afin de pouvoir se présenter devant un tribunal fédéral et de régler le problème. N'est-ce pas là l'aspect pratique, ou est-ce que je comprends mal?

M. Kennerly: Pas tout à fait, en toute déférence, sénateur. Aujourd'hui, la situation est telle qu'il est presque impossible d'affirmer avec certitude qu'il n'y a pas d'hypothèque non payée à l'égard d'un appareil.

Le sénateur Prowse: Oui.

M. Kennerly: S'il y avait un registre central, on pourrait le faire. On pourrait s'assurer de la valeur du titre et constater les dégrèvements à l'égard de l'appareil, parce qu'à moins qu'une personne soit inscrite au régistre central, le document ne serait pas valable ni la garantie sur l'appareil.

Le sénateur Prowse: Oui, mais cela ne mettrait-il pas en jeu la valeur d'une garantie qui est inscrite dans un pays quelque part mais qui ne figure pas au registre central. Un ordre de la Cour suprême de la province ne pourrait-il pas s'en prendre à cela?

M. Kennerly: Exactement, et j'estime que le Parlement est habilité par la constitution à adopter une loi exigeant un enregistrement outre celui au niveau provincial, et s'il n'était pas effectué il ne serait pas valable pour quelqu'un qui prend un droit sur l'appareil sans avoir reçu un véritable avis de ce document.

Le sénateur Langlois: Et êtes-vous disposés à approuver la suggestion du ministère de la Justice du Québec qui a proposé que le bill S-5 reconnaisse les garanties enregistrées auprès des provinces pourvu qu'elles soient transmises au registre central?

M. Kennerly: On dit, dans notre mémoire que, de fait, le document serait enregistré au bureau régional du ministère des Transports qui le transmettrait au registre central. Il y a des bureaux régionaux à Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver. Si bien qu'une personne pourrait inscrire son droit sur un appareil dans l'un ou l'autre de ces bureaux et que les renseignements seraient communiqués à Ottawa comme on le fait dans le cas des immatriculations de navires dans l'Est et dans l'Ouest.

Le sénateur Langlois: Dans le cas des navires, on le fait par l'entremise des bureaux de douanes.

M. Kennerly: En effet.

Le sénateur Langlois: Mais êtes-vous d'accord avec cela?

M. Kennerly: Tout à fait, sénateur, nous serions très heureux de poursuivre la discussion à ce sujet en vue de modifier le bill et de le rendre conforme à ce que nous pensons.

Le sénateur Langlois: Vous dites donc que la création de ce registre central est une bonne solution mais qu'elle n'est pas parfaite; que d'autres améliorations de la loi provinciale pourraient être nécessaires. Avez-vous abordé cette question avec les provinces?

M. Kennerly: Non, pas du tout.

Le sénateur Asselin: Vous devriez le faire.

M. Kennerly: Nous ne trouvons pas, il s'agit peut-être uniquement d'une opinion personnelle, qu'il faille nécessairement s'adresser aux provinces.

Nous estimons que si l'on adopte une loi exigeant qu'un droit sur un appareil soit enregistré à un bureau central, ce sera une loi valable, bonne.

Le vice-président: Vous ne vous attendez pas à ce qu'il y ait des conflits d'intérêts? Les réponses que nous avons reçues de la plupart des provinces disent que c'est inconstitutionnel, nous sommes donc pris.

Le sénateur Langlois: Elles ne sont pas allées plus loin que cela; elles n'ont pas fait de suggestions.

Le vice-président: Non, certaines ont proposé que le gouvernement fédéral communique avec elles afin qu'on puisse en venir à un compromis quelconque. D'après ce que je constate et d'après les discussions, ce serait à mon avis une des façons de procéder.

Le sénateur Asselin: Je pense que cet argument est valable, monsieur le président. Si nous adoptons cette loi telle quelle, sans consulter les provinces, je pense que nous créerons un conflit et que les provinces pourraient contester le projet de loi devant les tribunaux. C'est ce que nous voulons éviter. Comme je l'ai dit au début, nous devrions essayer de renvoyer le bill devant la Cour suprême et demander aux provinces de présenter leur cause devant un tribunal parce que nous avons reçu d'elles des instances. Nous ne pouvons pas aller plus loin sans consulter les provinces.

M. Kennerly: Je comprends difficilement pourquoi les provinces s'objecteraient à un bill qui stipulerait simple-

ment que le document soit porté à un registre central à Ottawa, sans aucune disposition de procédure dans le bill, sans aucune référence à la loi provinciale, à l'exception de la validité du document qui sera déterminée en vertu de la loi provinciale. Je pense qu'une objection de leur part face à un tel projet serait moins probable, si le bill était amendé de cette façon.

Le sénateur Riley: M. Kennerly, je pense que vous vous avancez beaucoup, parce que, lorsque ce bill a été présenté devant ce Comité, on a posé la question à savoir si les provinces avaient été consultées. On nous a indiqué officieusement qu'elles l'avaient été, mais lorsque nous avons reporté les audiences afin de permettre aux différentes provinces d'exprimer leur opinion, nous avons appris qu'elles émettaient des réserves, et que la plupart d'entre elles, comme le sénateur Langlois l'a fait remarquer en ce qui concerne le Québec, ont indiqué qu'il y avait une possibilité de compromis, et que cela pouvait se négocier. Je pense qu'il est présomptueux de notre part, ou de la part de qui que ce soit, d'affirmer que le Parlement du Canada devrait passer outre aux réserves exprimées par les provinces. Les provinces doivent être consultées. Il doit y avoir des négociations, si c'est possible, et une indication de leur volonté de déléguer leur autorité afin de permettre la mise sur pied d'un registre central. Mais, à mon avis, même si l'immatriculation se fait dans chaque comté de certaines provinces, des conflits peuvent surgir de temps à autre. Je ne peux comprendre pourquoi on suggère au Comité que le Parlement ignore les provinces, sur la foi des renseignements que nous avons ici.

M. Kennerly: Sénateur, j'exprime le point de vue d'un avocat, qui est partagé par l'Association du Barreau Canadien; j'en ai aussi discuté avec des fonctionnaires du ministère de la Justice, qui ont exprimé le simple point de vue légal à l'effet que le gouvernement fédéral a le pouvoir de légiférer pour faire voter le bill créant un registre central. Il y a, évidemment, d'autres aspects touchant vos relations avec les provinces. Mais d'un point de vue purement légal, je pense que vous pouvez le faire. La question est de savoir si, du point de vue politique, vous souhaitez le faire.

Le sénateur Prowse: Mis à part l'aspect politique, nous avons certainement le droit de faire voter ce bill. Vous avez le droit de penser que vous avez une marge de manœuvre. Vous vous décidez et faites appel à la Cour fédérale, ici à Ottawa, pour faire appliquer la saisie, et alors quelqu'un s'en aperçoit en Alberta, et fait appel à la Cour de cette province, et obtient une ordonnance. Et alors, nous nous débattons jusqu'à ce que vous régliez ce problème par l'intermédiaire de la Cour suprême du Canada. A raison de 12,000 dollars par jour, vous ne sortirez de cette affaire que lorsque vous aurez perdu tout votre argent.

M. Kennerly: C'est vrai, mais mieux vaut avoir un registre central que d'attendre encore vingt-cinq ans.

Le sénateur Prowse: Je suis d'accord avec vous.

M. Kennerly: Je pense que cela peut prendre vingt-cinq ans pour en venir à un compromis avec toutes les provinces.

Le sénateur Langlois: Un siècle!

Le vice-président: Est-ce qu'il y a d'autres questions?

M. Guthrie: Monsieur le président, j'ai un dernier commentaire à faire sur les remarques de M. Kennerly. Là encore, l'un des grands avantages de la deuxième plus vieille profession est notre facilité d'être en désaccord, et ce, d'une façon amicale.

Je suis tout à fait d'accord avec le principe de la création d'un registre central, en laissant les droits réels aux provinces, mais je m'en tiendrai à ma propre province, Québec, et bien que cela semble une solution facile quand nous utilisons l'expression «laisser les droits réels,» ce qui nous vient immédiatement à l'esprit est le fait que nous n'ayons de système d'enregistrement des valeurs mobilières qu'à des fins commerciales, mais nous avons certains droits spécifiques ainsi que des priorités. C'est là ou le problème se pose, c'est à dire la priorité des droits qui visent les biens mobiliers à l'article 1994 du code civil.

L'un des problèmes immédiats qui peut se reproduire, à mon avis, serait celui concernant un avion qui pourrait tomber sous la juridiction de la province de Québec, là où il y aurait un créancier qui n'aurait pas été payé et qui détiendrait une créance prenant un rang spécifique sur cet appareil, rang qui est précisé à l'article 1994. S'il entreprend des procédures de saisie, qu'il arrive qu'un autre créancier, peut-être simplement un créancier direct dans une autre province—obtienne une décision judiciaire et qu'il se hâte d'aller à Québec en disant: «j'ai fait inscrire mon droit au registre central», les tribunaux du Québec doivent se prononcer pour déterminer qui détient ce droit et de quel droit il s'agit. Deuxièmement, si c'est une question de se départir du bien et de le vendre, c'est à dire l'avion, et de savoir qui sera payé le premier, il y à là un problème de priorité des droits.

M. Kennerly: Monsieur le président, si je peux me permettre de répondre à mon ami, la disposition qui concerne les droits de rétention est mentionnée dans notre mémoire. Un réparateur a le droit de garder possession de l'appareil jusqu'à ce qu'il soit payé. Sous certaines juridictions, la possession peut être rendue au propriétaire par contrat, et le réparateur peut encore garder le droit de reprendre possession de l'appareil jusqu'à ce qu'il soit payé pour les réparations effectuées. Notre mémoire suggère que lorsque le droit de possession est abandonné, ce fait doit être porté au registre central. Si un créancier qui n'a pas été payé renonce au droit de possession, il doit s'immatriculer.

M. Guthrie: S'il ne le fait pas.

M. Kennerly: S'il ne le fait pas, il perd son tour et tombe en fin de la liste.

M. Guthrie: C'est là où je dis que nous avons un problème. Je sais que nous en avons un au Québec. Je ne suis pas absolument certain de la situation qui prévaut dans les provinces qui sont régies par le Common Law.

Le sénateur Langlois: La même situation prévaut au Québec relativement aux navires. En vertu du code civil, certains privilèges existent permettant d'équiper le navire pour le dernier voyage, de verser les salaires à l'équipage, et ainsi de suite. Il y a des privilèges qui sont établis et qui entrent en conflit avec les privilèges établis pour le nécessaire en vertu du Common Law.

M. Guthrie: Vous avez raison, sénateur.

Le sénateur Langlois: J'ai pensé moi-même que c'était un avantage. Quand mon client se trouvait favorisé par le code civil, j'invoquais les articles appropriés. Quand je pensais que ma cause serait meilleure en faisant appel au Common Law, j'allais devant la Cour fédérale et je prenais les dispositions nécessaires dans ce cas. La même situation prévaut.

M. Guthrie: J'en conviens. Évidemment, cela donne une plus grande latitude aux avocats.

Le sénateur Langlois: Oui; c'est utile quelques fois.

M. Guthrie: Cela est utile lorsqu'il s'agit de procédures judiciaires, mais lorsque l'on doit donner un avis à un client sur une transaction de x millions de dollars, les avantages et les inconvénients sont perçus d'une façon plutôt accrue des deux côtés.

Mon opinion est qu'évidemment, le domaine maritime est traité de façon spécifique et complexe. En d'autres mots, la structure du problème constitutionnel a été clairement étudiée en détail. J'espère que nous pourrons utiliser cette analogie et le même argument en ce qui concerne l'aviation.

Le sénateur Langlois: Mon point de vue n'était pas fondé sur l'aspect constitutionnel, mais sur la situation que vous nous avez décrite—le conflit entre les lois et la priorité des droits. Vous ne serez pas en plus mauvaise posture que dans le domaine maritime.

M. Guthrie: Je ne veux pas dire que cela pourrait être pire. Je veux dire que cela pourrait avoir un effet sur le rang préétabli qui est précisé dans le code civil. La nature de cet effet dépendrait de la situation et de ses circonstances. Cela peut ou non se rattacher aux catégories du code civil. Vous ne voulez peut-être pas aborder cette question.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, j'aimerais vous remercier, messieurs, de votre présence ici, aujourd'hui. C'était très intéressant, et cela sera très utile aux membres de ce Comité, lorsqu'ils devront tirer certaines conclusions. J'ignore ce qu'elles seront. Le problème est assez complexe, à mon avis. Merci beaucoup. Si nous avons encore besoin de faire appel la vous, nous vous préviendrons. Pourrez-vous revenir si cela est nécessaire?

M. Kennerly: Certainement, M. le Président.

Le vice-président: Merci. Honorable Sénateurs, avant l'ajournement, et après avoir entendu tous les témoignages de ce matin, quelle sera notre prochaine démarche? Devrions-nous entendre M. Shields et les conseillers du ministère des transports? Nous devrions lui laisser le loisir de lire les témoignages et les mémoires qui nous ont été présentés, et nous pourrions, plus tard, l'inviter à déposer.

Le sénateur Langlois: Avons-nous invité l'Association du barreau canadien?

Le vice-président: Non. Elle nous a fait parvenir son mémoire. Lors de notre prochaine séance, nous pourrions inviter l'Association du barreau canadien. M. Breen, de Winnipeg, est président du service de la législation de la circulation aérienne de l'Association du barreau canadien. Nous pourrions, si vous voulez, inviter M. Breen ou son représentant et, en même temps, entendre le conseiller légal du ministère des transports. Nous serions mieux à même de déterminer ce que nous devons faire.

Le sénateur Asselin: Les représentants des provinces ne semblent pas intéressés à se présenter devant le Comité.

Le vice-président: Pas intéressé: c'est beaucoup dire. N'ont-ils pas répondu à nos lettres. Nous avons une copie des remarques qu'ils ont faites. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire d'inviter les procureurs généraux ou leurs représentants.

Le sénateur Asselin: Comme l'a dit un témoin ce matin, nous avons un problème particulier avec la province de Québec en ce qui a trait à l'enregistrement des priorités et des droits.

Le vice-président: Je suis à votre disposition. Si vous pensez que nous devrions inviter un représentant du bureau du procureur général, ou le ministre de la justice, comme ils l'appellent au Québec, je n'ai pas d'objection. Nous pourrions alors inviter des représentants du Barreau canadien ainsi que ceux du Service du contentieux du ministère des Transports.

Le sénateur Langlois: Ai-je raison de dire, M. le président, et reprenez-moi si j'ai tort, que c'est la province de Québec qui a adopté une attitude positive. Toutes les autres ont adopté une attitude négative, et n'ont fait aucune suggestion ni proposé de se présenter devant ce Comité. Dans ce cas, je pense que nous devrions les inviter toutes à se présenter, afin de voir le sérieux qu'elles accordent à ce problème.

Le sénateur Prowse: Elles répondront que, si elles ont des problèmes, elles les discuteront elles-mêmes avec le ministre de la Justice.

Le vice-président: Quelques-unes ont exprimé leurs vues très clairement. En fait, je pense que c'est l'Île du Prince-Édouard qui a dit, «Vous vous rendez compte que c'est *anticonstitutionnel*», et que si nous faisons voter ce projet de loi, ils iront en appel. Ils en saisiront les tribunaux.

Le sénateur Langlois: Elles en ont le droit.

Le sénateur Asselin: Nous voudrions éviter cela, cependant.

Le vice-président: Oui. C'est une chose que nous devrions examiner, en tenant compte des témoignages qui nous ont été présentés ce matin. Nous devrions aussi essayer de faire appel à quelqu'un qui pourrait peut-être ménager une sorte de compromis. Je ne sais pas si je suis bon avocat en ces circonstances, mais nous convenons tous qu'il est bon d'avoir un registre central. C'est le principal. Maintenant, comment y arriverons-nous?

Le sénateur Riley: En négociant avec les provinces.

Le vice-président: Et bien, c'est aussi mon avis.

Le sénateur Langlois: Mais non en attendant 50 ans: il faudra environ 50 ans avant d'en arriver à un accord.

Le sénateur Riley: Je ne pense pas.

Le vice-président: Prenez l'exemple du Québec. Cette province nous ont soumis un moyen d'arriver, ce qui signifie qu'elle est disposée à discuter.

Le sénateur Langlois: Elle n'a pas contesté le fait que cette loi relève de la compétence du gouvernement du Canada.

Le vice-président: Si nous pouvions examiner la proposition de la province de Québec et la faire connaître aux autres provinces, en leur demandant de dire ce qu'elles en pensent, cela pourrait être utile.

Le sénateur Langlois: Je ne m'y objecte pas.

Le vice-président: Bien; au lieu d'inviter tous les procureurs généraux ou leurs représentants—chose à laquelle je ne m'oppose pas, évidemment—je pense qu'il vaudrait mieux confier cette affaire à notre comité de direction. Il

devrait y jeter un coup d'œil. Le comité ou le comité de direction devrait décider ce qu'il faudrait faire ensuite.

Le sénateur Burchill: La province de Québec est-elle la seule à avoir soulevé une objection?

Le sénateur Langlois: Elle n'a faite aucune objection. C'est la seule province qui ne l'a pas fait.

Le vice-président: Québec a fait une suggestion, évidemment, et Québec se tient avec les autres provinces. Ils disent que c'est anticonstitutionnel parce que cela va à l'encontre des droits civils et de la propriété. C'est l'argument qu'ils avancent. Maintenant, c'est à nous de décider.

Le sénateur Langlois: Ce n'est pas du tout ce qu'ils ont dit dans la deuxième lettre. Ils ont fait une suggestion qui est très positive.

Le vice-président: Oui, mais ils mentionnent bien dans la lettre qu'à leur avis, cela relève de la juridiction provinciale. C'est ce qu'ils ont exprimé. Évidemment, en tant qu'avocat, vous pourriez y voir autre chose, mais c'est ce que j'ai lu et c'est de cette façon que je l'interprète. Si vous êtes d'accord, messieurs, nous allons confier ce problème au comité de direction.

Le sénateur Riley: Je propose que le comité de direction décide quels témoins il veut entendre.

Le vice-président: Mais avant, nous devons avoir une autre réunion et dire aux membres ce que nous avons l'intention de faire au sujet des autres témoins.

Le sénateur Asselin: C'est d'accord.

Le vice-président: Y a-t-il d'autres remarques?

Le sénateur Riley: Je voudrais seulement faire remarquer que le Nouveau-Brunswick, par l'intermédiaire de son procureur général ou ministre de la Justice, prépare quelque chose relativement à ce problème.

Le vice-président: C'est ce que je pensais, mais je n'en étais pas sûr.

Le sénateur Riley: Je pense que nous devrions inviter un représentant de l'association du Barreau canadien, parce que son mémoire date de 1964. Elle peut avoir changé d'avis depuis.

Le vice-président: Madame Pritchard, n'avons-nous pas reçu récemment une lettre de l'Association du Barreau canadien à l'effet qu'elle maintenait toujours le même point de vue exprimé en 1964? Madame Pritchard a une lettre au dossier, à l'effet que l'Association du Barreau canadien maintient toujours le même point de vue.

Le sénateur Langlois: Voulez-vous lire cette lettre et la joindre au compte rendu?

Le vice-président: Voudriez-vous la lire, s'il vous plaît, Madame Pritchard?

Le greffier du Comité: C'est ce qui fait suite à la mention que le mémoire provient de l'Association du barreau canadien.

Objet: Bill S-5 «Loi sur le registre des aéronefs»

Comme je vous l'ai dit au téléphone ce matin, nous vous faisons parvenir des copies du mémoire que nous avons envoyé en 1966 au ministre des Transports pour lui exposer les vues de l'Association du barreau canadien quant à la mise sur pied d'un registre central pour les aéronefs. Afin d'éviter tout retard dans le courrier, nous vous faisons parvenir le mémoire par l'intermédiaire d'Air Canada, par les soins de Cameron Des Bois, ancien président du service de la législation de la circulation aérienne.

Vous noterez dans le mémoire que l'Association du barreau canadien approuve tout à fait le concept d'un registre central des aéronefs. C'était la position adoptée par l'Association du barreau canadien en 1966, et elle est restée la même aujourd'hui.

Comme je vous l'ai mentionné ce matin, si votre comité ne dispose pas d'une copie de la convention de Genève afin de la comparer au bill S-5, et si le comité juge qu'une telle copie lui serait utile, prévenez-moi et je vous en préparerai une.

Je vous sais gré de m'avoir fait parvenir les réponses des procureurs généraux provinciaux. Vous constaterez que le mémoire de l'Association du barreau canadien est rédigé à l'effet que le registre central des aéronefs relève de la compétence du Parlement.

Pour plus de sûreté, je joins une copie du mémoire.

Le sénateur Riley: M. Breen fait mention d'un mémoire qui date de 1966. Celui que j'ai ici est daté du 12 mai 1964.

Le greffier du comité: Je crois qu'ils ont envoyé autre chose par la suite, Monsieur.

Le sénateur Riley: Nous n'avons pas ce document.

Le sénateur Prowse: On a peut-être confirmé cela à nouveau en 1966.

Le vice-président: De toute façon, je crois que nous pouvons clarifier ce point.

M. Kennerly: Monsieur le président, je peux peut-être résoudre le problème, puisque je suis aussi l'auteur du mémoire de l'Association du Barreau canadien. M. Breen s'est trompé de date. Le mémoire date de 1964. Il parlait du même mémoire.

Le vice-président: Il s'agit probablement d'une erreur de typographie.

Le sénateur Langlois: Nous devrions également les inviter à envoyer quelqu'un.

Le vice-président: Lors de notre prochaine séance?

Le sénateur Langlois: Oui, je pense. Cela ne vous empêche pas d'étudier les autres solutions qui ont été présentées jusqu'à maintenant en ce qui concerne le procureur général.

Le vice-président: Les membres du comité sont-ils d'accord? Nous sommes bien sûr en possession du mémoire dans lequel ils ont tout expliqué, mais c'est à vous de décider. Si vous désirez faire comparaître les représentants de la section du droit aérien de l'Association du Barreau canadien, je suis à votre disposition.

Le sénateur Asselin: Monsieur le président, il serait intéressant de faire comparaître d'autres témoins afin de discuter de la constitutionnalité et de la légalité du bill. Le comité n'a pas fait l'unanimité sur cette question importante. Je crois que tous les membres du comité devraient se réunir afin de décider s'il faut poursuivre et laisser le bill intact, ou le renvoyer à la Cour suprême du Canada afin que les provinces puissent y défendre leur cause. Selon moi, il faudrait songer sérieusement à cette solution.

Le sénateur Forsey: Oui, je suis d'accord.

Le vice-président: Comme je vous l'ai déjà dit, et vous le savez très bien, je ne suis pas un juriste, et me voilà pris avec ce problème. Cependant, avec votre aide—

Le sénateur Asselin: Vous vous en tirez très bien.

Le vice-président: Je fais de mon mieux.

Le sénateur Prowse: Vous apprenez.

Le vice-président: Oui, j'apprends. Mais je dirais que ce n'est pas un apprentissage facile.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, j'ai peut-être une opinion entièrement opposée à celle de mon ami, le sénateur Asselin, en ce qui concerne la validité d'une loi dans ce domaine, mais je suis prêt à renvoyer ce bill à la Cour suprême. Cependant, je crois que cela ne devrait pas nous empêcher d'entendre d'autres témoignages.

Le sénateur Asselin: Je suis entièrement d'accord.

Le vice-président: Donc, seriez-vous prêt à laisser au comité de direction le soin de faire plus tard certaines propositions?

Le sénateur Forsey: C'était la motion du sénateur Asselin, n'est-ce pas?

Le vice-président: Oui, en effet, je le crois. Je crois que la motion consistait à confier la question au comité de direction qui aurait ensuite à nous présenter un rapport.

Le sénateur Asselin: Oui.

Le vice-président: Le deuxième point concerne la question des autres témoins. Nous devons demander à ce que comparaissent l'Association du Barreau canadian ainsi que des représentants de la direction du Contentieux du Ministère des Transports, mais qu'advient-il des représentants du Ministère de la Justice?

Le sénateur Langlois: Je n'ai aucune objection.

Le sénateur Forsey: Moi non plus.

Le vice-président: Parce qu'ils sont nos conseillers.

Le sénateur McElman: Il est préférable d'obtenir le plus grand éventail possible d'opinions juridiques.

Le vice-président: Le sénateur McElman n'est pas un juriste, mais cela est très juste.

Le sénateur Prowse: Il a souvent eu affaire à eux.

Le vice-président: Honorables sénateurs, je crois que le comité peut maintenant suspendre ses travaux.

Le comité suspend ses travaux.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE
1973-1974

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL (Hanover)

Fascicule 2

LE JEUDI 4 AVRIL 1974

Seule et unique séance sur le sujet C-30, intitulé:

"Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer"

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974-1975

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Fascicule nº 7

LE JEUDI 17 AVRIL 1975

Seule et unique séance sur le bill C-48, intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)

28346—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig,

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

Les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	McElman
Burchill	Molgat
Davey	O'Leary
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
Langlois	Welch—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 8 avril 1975:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Cook propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill C-48, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Cook propose, appuyé par l'honorable sénateur Paterson, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Procès-verbal

Le jeudi 17 avril 1975

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permament des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 30 pour étudier le bill C-48, intitulé «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer».

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Bourget, Burchill, Denis, Forsey, Langlois, McElman, Petten, Riley et Smith. (10)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, avocat-conseil du ministère de la justice.

Le témoin suivant comparaît:

M. Yvon Soucy
Agent des systèmes ferroviaires
Ministère des Transports.

Après discussion et sur motion de l'honorable sénateur Burchill, il est *décidé* de faire rapport du bill sans amendement.

A 10 h 05, le Comité entreprend *à huis clos* l'étude de l'article suivant de l'ordre des travaux.

A 11 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,

Mme Aline Pritchard.

Rapport du comité

Le jeudi 17 avril 1975

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été déféré le bill C-48, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer», a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 8 avril 1975, examiné ledit bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,

J. Campbell Haig.

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le jeudi 17 avril 1975.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill C-48, modifiant la Loi sur les chemins de fer, se réunit aujourd'hui à 9 h 30 afin d'étudier le bill.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: C'est avec grand plaisir, honorables sénateurs, que je vous retrouve ce matin. Je remercie le sénateur Bourget d'avoir bien voulu présider la Comité pendant mon absence.

Nous accueillons ce matin M. Yvon Soucy, agent des systèmes ferroviaires du ministère des Transport, il nous expliquera le bill C-48 qui nous a été présenté par le sénateur Cook le 8 avril. Ce bill a subi la première et la deuxième lecture et il a été renvoyé au Comité.

Ensuite, nous suspendrons nos travaux et nous tiendrons une séance à *huis clos* pour discuter de l'émission télédiffusée en français de même que du bill sur le registre des aéronefs. Je cède donc la parole à M. Soucy afin qu'il nous explique le bill C-48.

Le sénateur McElman: Monsieur le président, avant que le témoin ne prenne la parole, j'aimerais vous dire, au nom du Comité, que nous sommes très heureux de vous avoir de nouveau parmi nous.

Le président: Merci.

M. Yvon Soucy, Agent des systèmes ferroviaires, ministère des Transports: Monsieur le président, honorables sénateurs, avec votre permission, je vais résumer l'objet de la loi et vous expliquer l'intention des législateurs. Ce bill que nous proposons vise à permettre au gouvernement canadien d'obtenir des informations sur les frais des compagnies ferroviaires, car à l'heure actuelle, celles-ci ne sont disponibles qu'à la Commission canadienne des transports. En second lieu, ce bill vise à permettre aux provinces d'obtenir des renseignements confidentiels sur les frais des compagnies ferroviaires afin de les aider à élaborer leurs politiques. Enfin, il vise à permettre à une province qui soumet un litige à la Commission canadienne des transports de détenir des informations sur ces frais. A l'heure actuelle, lorsque les provinces comparaissent devant la Commission canadienne des transports, elles ne détiennent aucun renseignement sur ces frais. Nous présentons ce bill pour la bonne raison que, lors de la conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest, qui s'est tenue en 1973, le premier ministre a déclaré aux provinces de l'Ouest qu'il ferait tout en son pouvoir pour que ces renseignements soient mis à leur disposition. Suite à cette déclaration, avant même que le bill ne soit présenté, les compagnies de chemin de fer ont fourni des renseignements dans certains cas précis. Elles ont collaboré avec les provinces. Cependant, ces dernières estiment que les renseignements ne leur sont pas fournis assez rapidement et qu'il est possible que les compagnies cessent de leur prêter leur concours d'ici quelques années et qu'elles n'aient plus accès aux informations dont elles ont besoin. Elles ont donc demandé au ministre des Transports de présenter une loi visant à assurer que les frais des compagnies ferroviaires seront dévoilés aux provinces, pour de nombreuses années à venir.

Le bill C-48 autorise le ministre des Transports à demander à une compagnie de chemin de fer de faire connaître ses frais. Lorsque les provinces désirent connaître les frais d'une compagnie de chemin de fer, elles doivent d'abord en faire la demande auprès du ministre des Transports qui, après s'être assuré que ces demandes ou requêtes sont raisonnables, demande à la compagnie concernée de faire connaître ses frais. Nous ne voulions pas que les provinces puissent s'adresser directement aux compagnies de chemin de fer et leur présenter des demandes ou des requêtes infustifiées. Les provinces doivent donc demander au ministre des Transports des renseignements sur les frais des compagnies de chemin de fer et lui faire connaître la façon dont elles ont l'intention d'utiliser ces renseignements. A son tour, le ministre des Transports obtient les renseignements pertinents par l'intermédiaire de la Commission canadienne des Transports. Une fois les renseignements obtenus, le ministre décide quels sont ceux qu'il communiquera aux provinces de l'Ouest, par exemple.

Règle générale, les provinces s'engagent à tenir ces renseignements pour confidentiels. Lorsque les provinces désirent utiliser les renseignements qu'elles ont obtenus concernant les frais des compagnies de chemin de fer lors d'une audience de la Commission canadienne des Transports, le ministre en est avisé. Le cas échéant, nous consulterions la Commission canadienne des Transports afin de déterminer avec elle si la divulgation de ces renseignements sert l'intérêt national et ne crée pas de problèmes. Lorsque le ministre a reçu l'assurance que des renseignements peuvent être divulgués lors d'une audience de la Commission canadienne des Transports sans nuire à l'intérêt national, il autorise les provinces à divulguer ces renseignements confidentiels lors d'une audience publique de la Commission canadienne des Transports. Tel est, en résumé, l'objet du bill.

Le sénateur Smith: Le bill exclut-il la possibilité que des réunions à huis clos soient tenues avec les provinces, ou tout autre organisme, lors desquelles des renseignements confidentiels pourraient être divulgués, sans que le public y ait accès?

M. Soucy: Lorsque des renseignements confidentiels sont divulgués, les provinces s'engagent à les tenir pour confidentiels.

Le sénateur Smith: Le caractère confidentiel serait-il suffissamment protégé si les journalistes et les personnes

directement concernées n'étaient pas autorisées à assister à des audiences de la Commission canadienne des Transports, et si ces audiences étaient tenues à huis-clos?

M. Soucy: Les audiences de la Commission canadienne des Transports sont des audiences publiques. Les débats sont toujours transcrits et mis à la disposition du public. On peut toujours demander à la Commission canadienne des Transports une copie des débats d'une audience. Avant que les provinces ne puissent obtenir des renseignements qu'elles comptent utiliser lors d'audiences de la Commission canadienne des Transports, elles doivent obtenir une autorisation à cette fin du ministre des Transports.

Le sénateur Forsey: Est-ce le nouvel article 331.4 qui contient cette disposition? L'article 331.3(3) porte ce qui suit:

> Le ministre ou le gouvernement de la province qui reçoit les renseignements en vertu de l'article 331.1 peuvent publier ou communiquer les renseignements fournis en vertu des articles 331.1 ou 331.2 aux fins des procédures intentées en vertu de la présente loi, de la Loi nationale sur les transports ou de la Loi sur les transports, lorsqu'ils se rapportent à leur objet.

Est-ce là ce dont vous parlez?

M. Soucy: Vous parlez du paragraphe (3)?

[*Texte*]

Le sénateur Forsey: Je pose une question qui se rattache à l'article 331.3 sous-alinéa (3), qui dit:

> Le Ministre ou le gouvernement de la province . . .

et tout le reste. Est-ce que c'est de cette partie de l'article que vous parlez, monsieur?

M. Soucy: Ce que j'ai dit présentement s'applique à tout le bill. J'ai résumé l'intention du bill au complet.

Le sénateur Forsey: Oui, j'ai bien compris. Mais, la raison pour laquelle je pose la question c'est que je ne trouve pas ici, dans cette clause, je ne trouve pas ici une disposition qui concerne la permission du ministre. Peut-être que je n'ai pas bien compris.

M. Soucy: La permission du ministre, monsieur le sénateur, est incluse dans tout le bill. Présentement, lorsque les provinces demandent au ministre pour certaines informations, elles donnent la raison qui motive leur demande. Par exemple, s'il s'agit d'une enquête de la Commission canadienne des transports, elles doivent le dire au ministre. Le ministre dit alors spécifiquement aux provinces ce que celles-ci peuvent faire avec l'information: «vous n'avez pas le droit de vous en servir pour autre chose». C'est-à-dire que, lorsque le ministre transmet de l'information aux provinces, il leur dit exactement ce qu'elles peuvent en faire.

Le sénateur Denis: A l'article 2, sous-alinéa 331.1 (1) b):

> les frais supportés par la compagnie pour transporter, en général ou entre deux points donnés, certaines marchandises données.

Il n'est pas question des voyageurs, des passagers qui peuvent poser les mêmes questions.

M. Soucy: Si les provinces veulent employer cela pour les coûts des chemins de fer concernant les passagers, elles peuvent l'employer.

Le sénateur Denis: Pourquoi est-ce que la loi ne le dit pas? Je cite:

> les frais supportés par la compagnie pour transporter, en général ou entre deux points donnés, certaines marchandises données.

Est-ce que vous pensez qu'un passager est une marchandise?

M. Soucy: Non. Je veux dire que les coûts des chemins de fer, c'est une chose très complexe. Lorsqu'on tente d'établir les coûts des chemins de fer, il faut tenir compte de l'allocation pour le transport du passager. Il arrive alors, automatiquement, que, si les provinces veulent examiner les coûts des chemins de fer, les coûts du côté fret, les coûts du côté des passagers, les coûts du côté express, afin d'établir comment ces coûts sont distribués, les provinces ont le droit de demander ces informations. Mais, les provinces sont surtout intéressées à obtenir l'information au sujet du fret. Elles sont au courant de cette situation.

Le sénateur Denis: Mais, nous ne le savons pas, nous autres. Il peut y avoir une province assez curieuse pour vouloir savoir combien de passagers ont pris le train.

M. Soucy: Elle peut obtenir cette information sans ce projet de loi.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, me permettez-vous une question à la suite du sénateur Denis? Lorsque le ministre a présenté son projet de loi à la Chambre des communes, et on peut lire à la page 3337 du *Compte rendu officiel des Débats* du 18 février 1975, version anglaise, et je cite:

[*Traduction*]

> «A cette fin, les frais dont il s'agit seraient «les frais des services de transport et les frais d'exploitation» ou «les frais supportés par la compagnie pour transporter certaines marchandises entre deux points donnés», par exemple, un chargement de bestiaux entre Edmonton et Montréal.»

[*Texte*]

Revenant à la question du sénateur Denis, je me demande si les passagers sont considérés comme une commodité? Je ne sais pas si le terme est générique.

M. Soucy: Monsieur le sénateur, lorsque vous avez dit «transportation services», vous avez donné la réponse. Ces «transportation services» pour les passagers, c'est un service de transport. Mais, en général, l'intérêt des provinces dans le projet de loi est pour le transport du fret. Ce n'est pas le transport des passagers. Mais, vous demandez si les provinces veulent de l'information sur le coût du transport des passagers, et qu'elles veulent se servir du présent projet de loi pour obtenir l'information. Je vous dis que c'est possible. Car, si les provinces disent: on veut savoir quels sont les coûts qui servent pour le transport du fret, quels sont les coûts qui servent pour le transport des passagers,—il arrive souvent, pour vous donner un exemple, que ce sont les mêmes locomotives qui emploient la même voie pour le transport des passagers et du fret,—alors, les provinces veulent vraiment établir le partage des coûts entre le transport du fret et celui des passagers, afin de s'assurer qu'il est juste, et avoir la certitude que ces coûts sont vraiment équitables, elles peuvent demander cette information au ministre des Transports. Toutefois, cela ne veut pas dire que le ministre va la leur donner.

Le sénateur Denis: Mais, quelles objections avez-vous à ajouter? «Et les passagers», ce ne sont seulement que deux mots de plus, et cela devient beaucoup plus clair.

> Les frais supportés par la compagnie pour transporter, en général ou entre deux points donnés, les passagers et certaines marchandises données.

Avez-vous objection à cela?

M. Soucy: Personnellement, je n'ai pas d'objection. Mais, je peux vous dire que le premier ministre, lorsqu'il discutait de la question de fournir aux provinces les coûts pour le transport du fret, les quatre provinces semblaient satisfaites de l'explication donnée. Présentement le bill C-48 satisfait les besoins des quatre provinces. Mais, pourquoi voulez-vous leur donner plus que ce que le premier ministre avait l'intention de leur donner au mois de juillet 1973? Les provinces sont satisfaites présentement. Si vous offrez à quelqu'un $1 et qu'il est satisfait, pourquoi lui dire qu'il peut obtenir $1.50? Le gars ne refusera pas $1.50.

Le sénateur Denis: Oui, si le gouvernement du Canada est intéressé à le savoir, lui.

M. Soucy: Au point de vue du transport des passagers, le gouvernement du Canada obtient cette information de la Commission canadienne des transports. Mais, présentement, la Commission canadienne des transports emploie cette information au sujet des coûts seulement pour ses besoins. Le gouvernement du Canada ne voit pas actuellement de problème au point de vue du coût de transport des passagers, au point de vue de l'emploi de ces coûts pour le transport des passagers. Il n'y a vraiment pas de problème à ce sujet.

[*Traduction*]

Le sénateur Burchill: Ces renseignements, si je vous comprends bien, doivent être gardés confidentiels. Ils ne doivent pas être divulgés publiquement.

M. Soucy: En effet, ils doivent être gardés confidentiels, Monsieur le sénateur. Si l'une ou l'autre des provinces désire utiliser ces renseignements lors d'audiences publiques de la Commission canadienne des transports, elle doit en obtenir l'autorisation du ministre. Les provinces n'ont pas le droit d'utiliser ces renseignements confidentiels lors d'audiences publiques sans en avoir obtenu l'autorisation du ministre des Transports.

Le sénateur Burchill: Le ministre juge-t-il satisfaisant le contrôle qu'il exerce sur les provinces? Je veux bien admettre qu'il en exerce un sur la Commission canadienne des transports, mais je me demande s'il exerce un véritable contrôle sur les provinces.

M. Soucy: Si les provinces ne respectent pas la confidentialité des renseignements qui leur sont fournis, le ministre peut refuser de leur fournir tout autre renseignement confidentiel dans le futur.

Le sénateur Argue: Je me demande pourquoi ces renseignements doivent être gardés confidentiels. Les chemins de fer sont d'importantes entreprises au pays, et la concurrence qu'elles se livrent est importante. Il me semble qu'il y va de l'intérêt de la nation que le public soit mis au courant des frais des chemins de fer, sans qu'il faille obtenir les renseignements par des méthodes aussi détournées. De toute façon, si les provinces obtiennent l'autorisation du ministre d'utiliser, lors d'audiences publiques, les renseignements confidentiels qu'elles obtiennent, le public, en sera, par le fait même, informé. Il me semble qu'il serait beaucoup mieux d'abolir tout simplement la confidentialité de ces renseignements.

M. Soucy: J'aimerais ajouter, Monsieur le sénateur, que le ministre des Transports considère le bill qui vous est présenté aujourd'hui comme une mesure provisoire, en attendant l'adoption d'un bill exhaustif, visant tous les transporteurs soumis à la juridiction fédérale. Le présent bill ne vise qu'à donner suite à l'engagement qu'ont pris le Premier ministre et le ministre des Transports, pour répondre aux demandes des quatres provinces de l'Ouest. Il ne s'agit pas d'une mesure exhaustive touchant aux transports.

Le sénateur Argue: Je suppose qu'une bonne partie des renseignements deviendront automatiquement publics, dès qu'un bill plus complet sera adopté.

M. Soucy: Il s'agit, je le répète, d'une mesure provisoire visant à donner suite à l'engagement contracté par le Premier ministre en juillet 1973, pour répondre aux demandes des provinces de l'Ouest. Un bill exhautif, touchant tous les modes de transports, sera présenté plus tard.

Le sénateur Argue: La Loi sur les chemins de fer prévoit que les compagnies de chemins de fer doivent conserver des dossiers concernant tous leurs actionnaires, mais que le nombre d'actions détenues par chaqun d'eux ne doit pas être divulgé publiquement; pourtant, la Loi canadienne portant sur les corporations prévoit que toutes les corporations doivent divulguer les renseignements qu'elles détiennent. La Loi autorise donc les chemins de fer à garder certains renseignements secrets. Je ne suis pas spécialiste, mais je ne vois pas pourquoi les chemins de fer ne rendraient pas public le nombre d'actions que chaques actionnaire détient.

Le sénateur Langlois: Ce que vous demandez là causerait bien des problèmes au Canadien national dont les actionnaires sont des Canadiens.

Le sénateur Argue: Oui, mais ma demande concerne d'abord et avant tout le Canadien Pacifique.

Le sénateur Riley: N'y-a-t-il pas un article de la Loi nationale sur les transports concernant l'article de la Loi sur les chemins de fer portant sur la confidentialité?

M. Soucy: Je vais vous lire l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer:

> «Lorsque la Commission obtient d'une compagnie de chemins de fer, au cours d'une enquête faite en vertu de la présente Loi, des renseignements relatifs aux frais de cette compagnie ou d'autres renseignements de nature confidentielle, ces renseignements ne doivent pas être publiés ni révélés d'une manière qui les rendent utilisables par quelqu'un d'autre, sauf si, de l'avis de la Commission, cette publication est nécessaire dans l'intérêt public.»

Le sénateur Riley: Il s'agit d'un article de la Loi sur les chemins de fer. N'est-il pas question de cet article dans la Loi nationale sur les transports?

M. Soucy: L'article 82 de la Loi nationale sur les transports portent sur les pouvoirs du ministre. En vertu de cet article, le ministre a le pouvoir de demander aux compagnies de chemins de fer tout renseignement qu'il estime utile à l'intérêt public.

Le sénateur Riley: Je parle de la Loi nationale sur les transports. Cette question a été soulevée lors de la comparution de la compagnie Bell. A ce moment, la Commission devait respecter l'article de la Loi sur les chemins de fer concernant la confédentialité.

M. Soucy: Lorsque la Commission canadienne des transports obtient des renseignements confidentiels consernant les compagnies de chemins de fer, elle s'engage à garder ces renseignements confidentiels et à ne s'en servir que dans les limites de son mandat. On retrouve cette exigence dans l'article 331 de la Loi sur les chemins de fer.

Le sénateur Riley: Cet article portant sur la confidentialité a été invoqué lors de la comparution de la compagnie Bell. Je crois que cet article s'applique aussi à toute autre entreprise de services publics soumises au pouvoir réglementaire de la Commission canadienne des transports.

M. Soucy: Je ne peux répondre à votre question, Sénateur; je ne suis pas vraiment au courant de la situation de Bell Canada.

Le sénateur Riley: Je comprends votre situation. Cependant, je me demande si on s'est penché sur cette question. A-t-on déterminé si l'article portant sur la confidentialité que la Commission canadienne des transports doit respecter en ce qui a trait aux compagnies de chemins de fer s'applique aussi aux renseignements que détiennent les compagnies de téléphone et les autres entreprises de services publics?

M. Soucy: Je ne puis répondre à votre question.

Le sénateur Riley: Je crois avoir soulevé un point important.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Smith: Avez-vous déclaré que ce bill a été présenté pour donner suite à la Conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest?

M. Soucy: Oui.

Le sénateur Smith: Je crois connaître la réponse, mais pourriez-vous me dire si cette loi s'appliquera à toutes les provinces du Canada, y compris les provinces de l'Atlantique. J'aimerais en être sûr.

M. Soucy: Cette loi s'appliquera à toutes les provinces du Canada, sénateur.

Le sénateur Smith: Une autre question. Quelles sont les peines prévues dans le cas des compagnies de chemins de fer qui ne se conforment pas aux prescriptions de la Loi?

M. Soucy: L'article 82 de la Loi national sur les transports donnent de très grands pouvoirs au ministre. En vertu de l'alinéa d), celui-ci peut:

> «exiger la production de tous livres, pièces, plans, devis, dessins et documents importants.»

Le ministre détient de grands pouvoirs. Si les compagnies de chemins de fer ne veulent pas se conformer à la demande du ministre, ce dernier a le pouvoir de les y contraindre. Nous ne croyons pas que les compagnies de chemins de fer présenteraient un tel refus, parce que ces dirigeants sont des hommes d'affaires beaucoup trop avisés.

Le sénateur Smith: C'est vrai. Je crois que les compagnies de chemins de fer auraient consenti à divulguer des renseignements depuis longtemps, sans qu'il ait fallu les y contraindre par une loi. J'ai peut-être tort, mais il se peut qu'un jour les renseignements demandés ne soient pas nécessairement complets, ni conformes à ceux qu'exigent la Commission canadienne des transports. Ceci dit, quelles peines pourraient être infligées à une compagnie de chemins de fer qui ne se conformerait pas pleinement aux prescriptions de la loi? Il se peut qu'un autre loi puisse être invoquée.

M. Soucy: Si le ministre désire obtenir, par le truchement de la Commission canadienne des transports, des renseignements concernant les chemins de fer, il peut les obtenir. Cependant, nous ne pouvons pas nous attendre à ce que les compagnies de chemins de fer consacrent dix années-hommes de plus pour fournir un tel service aux provinces de l'Ouest et au gouvernement canadien. On peut obtenir des renseignements pleinement détaillés de la Commisson canadienne des transports. En effet, cette Commission détient tous les renseignements voulus concernant les subventions qui sont accordées aux compagnies de chemins de fer relativement aux lignes d'embranchement de même qu'aux services ferroviaires à l'intention des passagers, qui sont peu rentables. Supposer que le ministre des transports puisse demander des renseignements aux compagnies de chemins de fer et que ces dernières puissent refuser de les lui donner ne pose qu'un problème théorique. Elles savent qu'elles n'ont pas le choix. Refuser de donner les renseignements demandés équivaudrait pour elles à contrevenir à la loi.

Le sénateur Smith: Ce que vous venez de dire à propos des renseignements que détient la Commission canadienne des transports, ou qui lui sont disponibles, s'applique-t-il aussi à l'article 331.1, concernant les frais des services de transports et les frais d'exploitation de la compagnie? Quant aux renseignements relatifs aux frais assumés par la compagnie pour transporter, en général ou entre deux points donnés, certaines marchandises données, ne sont-ils pas déjà en la possession de la Commission canadienne des transports?

M. Soucy: Oui.

Le sénateur Forsey: L'article 331.3(3) ne me satisfait toujours pas. Il me semble que, lorsque le ministre a transmis les renseignements au gouvernement d'une province, et que ce gouvernement désire utiliser ces renseignements lors de procédures visées par la Loi nationale sur les transports ou la Loi sur les transports, rien dans cet article ne précise que la province doit obtenir une permission du ministre à cette fin. Le fait que le ministre puisse, en vertu de l'article 331.1 (2), communiquer gouvernement d'une province des renseignements que ce gouvernement s'engage à tenir pour confidentiels, ne cause aucun problème. C'est l'article 331.3(3) qui me semble soulever un problème. En effet, lorqu'une province a obtenu des renseignements, il me semble qu'elle contrevient aux exigences concernant la confidentialité si elle les utilise pour mener des procédures visées par la Loi nationale sur les transports ou la Loi sur les transports. C'est ainsi que je comprends le bill.

M. Soucy: Si les provinces obtiennent des renseignements qu'elles doivent tenir pour confidentiels, elles ne peuvent pas les utiliser lors d'audiances publiques.

Le sénateur Forsey: Un instant. C'est là exactement le point que je voulais soulever. En vertu du nouvel article 331.3(3), il me semble que les provinces ne sont pas tenues d'obtenir l'autorisation du ministre. Du moins, l'article

n'est pas précis là-dessus. Je pose la question à mes collègues avocats. Peut-être interprètent-ils l'article de la même façon que vous. Quant à moi, j'estime que l'article 331.3(3) n'oblige pas les provinces à garder les renseignements confidentiels. J'aimerais connaître l'opinion de quelqu'un qui s'y connaît en droit, parce que cette question me tracasse vraiment.

M. Soucy: D'après moi, le bill, dans sa rédaction actuelle, est censé, en théorie, avoir les effets que je vous ai décrits. Je dis bien qu'il est censé avoir ces effets.

Le sénateur Langlois: Ce n'est pas ce qui se passe dans le cas précis qui nous occupe.

Le sénateur Bourget: Le frais que les compagnies de chemins de fer sont appelées à divulguer inclut-il les bénéfices raisonnables qu'elles tirent de leurs investissements, de même que les subventions qu'elles obtiennent du gouvernement? Seraient-elles tenues de fournir tous ces renseignements?

M. Soucy: Les subventions sont établies en fonctions des frais encourus par les compagnies de chemins de fer.

Le sénateur Bourget: Les subventions sont choses publiques.

M. Soucy: En effet, les renseignements concernant les subventions sont publiques. Les renseignements concernant la façon dont les subventions sont établies, tant pour le transport des passagers que pour les lignes d'embranchement, de même que la répartition des frais, sont choses publiques. Les subventions sont établies en fonction des frais unitaires des compagnies des chemins de fer. Ces frais, qui seront divulgué aux provinces, sont les même que ceux que détient la Commission canadienne des transports. La Commission utilise les coûts bruts et nets des dépenses en immobilisation et le montant des bénéfices tirés des investissements. Les frais seront divulgués aux provinces, et ces dernières sauront à quel taux, que ce soit 10%, 12% ou 13%, ou 6%, 7% ou 8%, les bénéfices tirés des investissements s'établissent. Elles obtiendront tous ces renseignements. Si les bénéfices réalisés par les compagnies de chemins de fer s'établissent à 10% ou à 6% de leurs investissements, et que cela ne répond pas aux attentes des provinces, elle pourront manipuler les coûts unitaires.

Le sénateur Bourget: J'aimerais revenir à la question du sénateur Argue concernant les actionnaires. Le ministre peut-il obtenir des renseignements concernant les actionnaires? Je ne parle pas du Canadien national mais bien du Canadien pacifique. Peut-il obtenir une liste des actionnaires, et pourrait-il transmettre cette liste aux provinces?

M. Soucy: Une demande à cette fin pourrait être adressée au ministre qui, en vertu de l'article 82 de la Loi nationale sur les transports, détient de grands pouvoir. Si le ministre estime qu'il est nécessaire que de tels reseignements soient divulgués dans l'inrérêt national, il a le pouvoir de l'exiger. Une demande à cette fin devrait d'abord être adressée au ministre des transports. Celui-ci devrait alors décider si la demande est justifiée ou non.

Le sénateur Argue: Je me demande si j'ai bien compris. Lorsque les compagnies de chemins de fer présentent une demande de subvention, elles fournissent des renseignements précis concernant les frais afférents aux lignes d'embranchement pour lesquelles elles demandent une subvention, renseignements qui sont mis à la disposition du public?

M. Soucy: Ces renseignements n'ont pas trait aux coûts unitaires en eux-mêmes. Il concernent la répartition des frais, non les coûts unitaires. En fait, ce que les provinces désirent savoir, c'est combien il en coûte par mille pour transporter une tonne de marchandises. Elles obtiennent une liste de frais et n'ont qu'à effectuer un calcul pour en connaître le total. Les provinces désirent connaître les frais des compagnies de chemins de fer afférents aux immoblilisations. Elles peuvent, à l'heure actuelle, obtenir les frais globaux par le truchement des lignes d'embranchement, mais non les frais afférents aux immoblilisations. Elles n'ont jamais pu utiliser ces renseignements à d'autres fins lors de l'élaboration de leurs politiques, parce qu'elles ne connaissaient pas les frais afférents aux immobilisations, mais seulement les frais totaux. En vertu de la loi, le ministre des Transports a le pouvoir voulu pour faire connaître aux quatre provinces de l'Ouest, de même qu'à toutes les autres provinces, quels sont les frais en immobilisation, de telle sorte que les provinces puissent planifier leurs activités et élaborer leur politique.

Le sénateur Argue: Lorsqu'une compagnie de chemins de fer divulgue les frais afférents à une ligne d'embranchement canadienne afin d'obtenir une subvention, est-ce que les frais afférents à l'exploitation du bureau principal, à l'administration mettons, y compris au salaire du président, sont ventilés de façon à bien mettre en évidence la situation financière de la ligne d'embranchement qui connaît des difficultés?

M. Soucy: Lorsqu'une compagnie de chemins de fer présente une demande de subventions pour une ligne d'embranchement, la subvention est établie en fonction du revenu de cette ligne, moins les frais totaux y afférents, moins les coûts variables afférents aux déplacements des wagons sur la ligne principale. Le déficit qui en résulte détermine le montant de la subvention. Pour ce qui est des frais, des modèles mathématiques incluant des régressions sont utilisés. Il est fort probable qu'une faible partie du salaire du président soit incluse dans les frais de la ligne d'embranchement. Ces calculs sont très techniques. Les dépenses touchant aux salaires des cadres et à l'administration du bureau principal sont réparties dans l'ensemble de l'entreprise, dans la mesure où ces dépenses varient en fonction du trafic. Si, par exemple, on se rend compte que ces dépenses ne sont pas variables mais fixe, elles ne pourront pas être imputées à la ligne d'embranchement.

Le président: Y a-t-il d'autres questions? Désirez-vous étudier le bill article par article?

Le sénateur Burchill: Je propose que le bill soit renvoyé sans amendement.

Le président: Le sénateur Burchill propose, appuyé par le sénateur Langlois, que le bill soit renvoyé au Sénat sans amendement. Quelqu'un s'y oppose-t-il? Adopté.

Merci beaucoup, M. Soucy. Vous nous avez très bien expliqué le bill.

Le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente au siège d'Information Canada, Ottawa, Canada

PREMIÈRE SESSION DE LA TROISIÈME LÉGISLATURE
1974-1975

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Vice-président: L'honorable MAURICE BERGERON

Fascicule n° 3

LE MERCREDI 21 MAI 1975

Troisième et dernière séance sur le Bill S-5 intitulé:

«Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef.»

RAPPORT DU COMITÉ

(Appendice: Voir le procès-verbal)

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974-1975

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Vice-président: L'honorable MAURICE BOURGET

Fascicule nº 8

LE MERCREDI 21 MAI 1975

Troisième et dernière séance sur le bill S-5 intitulé:

«Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef.»

RAPPORT DU COMITÉ

(Appendice: Voir le procès-verbal)

28731—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget
Les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	McElman
Burchill	Molgat
Davey	O'Leary
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
Langlois	Welch—(20)

(Quorum 5)

**Membres d'office*

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 23 octobre 1974:

«Suivant l'Ordre du jour, l'honorable sénateur Giguère propose, appuyé par l'honorable sénateur Fergusson, que le Bill S-5, intitulé: «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs», soit lu pour la deuxième fois.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Giguère propose, appuyé par l'honorable sénateur Fergusson, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,

Robert Fortier.

Procès-verbal

Le mercredi 21 mai 1975

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 17 heures pour étudier le bill S-5, «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef».

Présents: Les honorables sénateurs Bourget (*vice-président*), Burchill, Denis, Eudes, Flynn, Graham, Langlois, McElman, Molgat, Petten, Prowse et Riley. (12)

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, conseiller juridique auprès du Comité.

Le Comité entreprend l'étude du Rapport du Comité directeur.

L'honorable sénateur Burchill propose que la correspondance échangée entre le Comité et les procureurs généraux des provinces, y compris des lettres et des télégrammes, soit jointe comme appendice «A» aux procès-verbaux de ce jour. La motion est *adoptée.*

Après discussion, il est *convenu* que le Rapport du Comité directeur reçoive l'approbation du Comité.

Après discussion et sur motion de l'honorable sénateur Riley, il est *décidé* d'adopter le Rapport du Comité qui recommande que le Sénat ne procède plus à l'étude dudit bill pour les raisons invoquées à cet égard.

A 18 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,

Mme Aline Pritchard.

Rapport du comité

Le mercredi 21 mai 1975

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill S-5 intitulé: «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef», a, conformément à l'ordre de renvoi du 23 octobre 1974, étudié le projet de loi et en fait maintenant rapport comme suit:

Le Comité recommande que l'étude du projet de loi ne soit pas poursuivie davantage au Sénat pour la raison suivante:

> Le projet de loi, qui créerait au Canada un registre central des aéronefs, porte sur la protection de certains droits de propriété et d'autres intérêts dans les aéronefs et, selon l'étude faite par le Comité, son adoption par le Parlement du Canada, en l'absence d'une définition judiciaire précise de sa constitutionnalité, entraînerait beaucoup d'incertitudes, en effet, on pourrait se demander si les questions qu'il englobe font partie ou non d'une catégorie de sujets sur lesquels le Parlement du Canada a entière compétence.

Le Comité tient à préciser également qu'au cours de son étude des aspects constitutionnels de ce projet de loi, le président a fait parvenir une lettre au procureur général de chaque province afin de connaître leur opinion sur la mesure législative proposée. En réponse à cette lettre, les provinces ont exprimé leur inquiétude à l'égard des problèmes constitutionnels que le projet de loi pourrait entraîner en l'absence de mesures législatives complémentaires, fédérales et provinciales, très valables. Les provinces ainsi que les témoins que le Comité a entendus, ont exprimé l'opinion que le projet de loi, s'il était adopté, jetterait la confusion dans les esprits à moins que certains efforts soient déployés, de concert avec les provinces, pour résoudre à l'avance les conflits éventuels relatifs aux lois provinciales déjà existantes, en ce qui a trait aux droits de propriété et aux hypothèques.

Respectueusement soumis,

Le vice-président,

Maurice Bourget.

Le comité sénatorial permanent des Transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le mercredi 21 mai 1975

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel le bill S-5 a été renvoyé, Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, se réunit aujourd'hui à 17 heures en vue d'étudier ledit projet de loi.

Le sénateur Maurice Bourget (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président: Honorables sénateurs, cet après-midi la première question à l'ordre du jour est le bill S-5, Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef.

A sa dernière réunion le Comité a autorisé un comité directeur d'étudier le bill S-5 et d'en faire rapport à l'ensemble du Comité. Un projet de la recommandation formulée par le comité directeur a été distribué à tous les sénateurs.

Avez-vous des observations à formuler au sujet du projet rédigé par M. du Plessis à la recommandation du comité directeur?

Le sénateur Riley: La procédure est-elle correcte?

Le sénateur Langlois: Il existe de nombreux précédents.

Le vice-président: M. du Plessis m'a informé que la procédure est correcte. En ce qui concerne le projet, j'aimerais obtenir l'opinion des membres du Comité.

Le sénateur Flynn: Je pense qu'il reflète les opinions que les membres du Comité ont formulées aux réunions antérieures.

Le sénateur McElman: J'y souscris.

Le sénateur Riley: Je n'y vois rien d'anormal.

Le vice-président: Le sénateur Hayden a témoigné devant le comité de direction et a présenté un amendement. N'étant pas homme de loi, je ne puis faire de commentaire juridique sur cet amendement. Le sénateur Flynn peut peut-être nous expliquer cet amendement du sénateur Hayden.

Le sénateur Flynn: Selon le sénateur Hayden, il n'y a, dans ce domaine, aucun doute sur la constitutionalité concernant les provinces, et il s'efforce de modifier le projet de loi pour rendre le processus conforme aux lois actuelles. A mon avis, on ne prévoit pas, dans l'amendement, la confusion qui régnera lorsque la nouvelle loi fédérale sera appliquée en dépit de la validité de la loi provinciale actuelle. Je ne crois pas que le sénateur Hayden ait prévu cette situation.

Le ministère des Transports et le ministère de la Justice devraient étudier cette proposition, mais je ne crois pas qu'il serait sage pour le Comité de l'adopter en raison de l'incertitude qui persisterait.

Le sénateur Burchill: En d'autres termes, les lois fédérales et provinciales doivent se compléter?

Le sénateur Flynn: L'idéal serait que la Cour suprême rende une décision finale ou que les gouvernements fédéral et provinciaux s'entendent pour qu'Ottawa ait juridiction sur la propriété et les droits civils en matière d'aéronefs de la même façon qu'il a juridiction dans le cas des navires. Nous pourrions ainsi obtenir qu'à partir d'une certaine date, les provinces cèdent la place au fédéral dans ce domaine. Ce serait là la solution idéale.

Le sénateur Burchill: Est-ce que des lois provinciales seraient maintenues?

Le sénateur Flynn: Non, ce ne serait pas nécessaire. Toutefois, certaines questions seraient laissées en suspens, comme par exemple le fait de savoir si les moteurs d'aéronef relèveraient de la juridiction fédérale.

Le sénateur Langlois: On m'a dit que si les moteurs d'aéronef étaient classés dans une catégorie à part, cela créerait de nombreux problèmes. Ces moteurs ne sont pas utilisés uniquement pour propulser des aéronefs; on en fait par exemple grand usage pour maintenir la pression dans des pipe-lines. Dans le cas des moteurs, ils relèveraient de la loi provinciale. On s'oppose fortement à les classer dans une catégorie à part.

Le sénateur Flynn: Les moteurs ou les pièces d'aéronef.

Le sénateur Langlois: Oui.

Le vice-président: Je puis dire que la plupart, sinon la totalité, des procureurs généraux des rpovinces ont manifesté par écrit leur accord concernant l'objectif du projet de loi qui proconise un système central de registre. Ils y voient de grands avantages. D'autre part, ils reconnaissent que cette situation ne serait pas constitutionnelle. Pour cette raison, les membres du comité de direction qui ont étudié la correspondance provenant des provinces, ont jugé qu'il serait préférable de ne pas accepter le projet de loi mais de le retourner à l'autre endroit pour que le ministère en question puisse communiquer avec les provinces et tenter d'arriver à un accord qui satisferait toutes les parties intéressées.

Nous savons tous que les institutions financières, particulièrement celles qui s'occupent de prêts ou d'hypothèques pour des entreprises d'aviation, souhaitent grandement l'adoption de ce projet de loi pour que le Canada soit en mesure de signer la Convention relative à la connaissance internationale des droits sur aéronef. Toutefois, son adoption dans sa forme actuelle créerait encore plus de

confusion. Pour cette raison, nous croyons qu'il faudrait cesser d'étudier le présent libellé.

Le sénateur Flynn: Il serait peut-être possible de créer un registre central dans chaque province pour permettre aux provinces de se soumettre à la Convention; ces dernières pourraient ensuite s'entendre sur la mise sur pied d'un registre fédéral central où tous les enregistrements provinciaux pourraient être inscrits et où tous les intéressés pourraient obtenir l'information désirée.

Le vice-président: Fait à souligner, le gouvernement du Québec, dans sa lettre, faisait mention de cette suggestion.

Je ne ms souviens pas de tout ce qui était contenu dans les lettres des provinces, mais je crois comprendre qu'elles désirent collaborer. Nous croyons que c'est maintenant au gouvernement de tenter d'arriver à un accord avec les provinces.

Le sénateur Flynn: J'ai été surpris du fait que le conseiller juridique du ministère des Transports a admis qu'il n'avait pas consulté les provinces avant de présenter le projet de loi.

Le sénateur Langlois: Monsieur le président, au moins un témoin qui a comparu devant ce Comité a déclaré que ce projet de loi créerait seulement un registre central. Il va beaucoup plus loin. L'article 9 du projet de loi traite de la saisie et de la vente des aéronefs et l'article 10, de la procédure d'exécution. À mon avis, il outrepasse de ce fait la juridiction fédérale et traite de questions qui relèvent du provincial. Pour ces raisons, je crois qu'il faudra procéder à l'étude du projet de loi avec beaucoup d.attention.

La seule façon de régler cela de façon certaine est, à mon avis, de la renvoyer à la Chambre pour une deuxième étude en proposant que le ministère des Transports en discute avec les provinces.

Nous n'allons pas aussi loin dans notre rapport. Nous nous contentons de le renvoyer afin d'en faire une étude plus approfondie. Cependant, lorsque le procès-verbal de nos débats sur le bill S-5 sera lu, accompagné de la correspondance qui y sera jointe, le gouvernement devrait voir où il en est et consulter les provinces afin de trouver le moyen de régler cette question.

Le sénateur Prowse: Tout un secteur de conflits doit être réglé avant de continuer à étudier cette loi.

Le vice-président: Sénateur Langlois, en faisant les remarques que vous avez faites, avez-vous tenu compte de la proposition faite par le sénateur Hayden lorsqu'il a compary devant le comité de direction?

Le sénateur Langlois: Oui.

Le vice-président: Comme vous le savez, je ne suis pas avocat. Néanmoins, ce que vous dites semble être sensé. Du point de vue des détails juridiques, je suis un peu perdu.

Le sénateur Langlois: A mon avis, nous devons nous assurer que nous joignons tout ce qui a été présenté au Comité. Par exemple, vous avez parlé de la proposition qu'a faite le sénateur Hayden au comité de direction. Elle n'a pas été présentée à l'ensemble du Comité et ne figurera pas au feuilleton à moins que nous ne la reconnaissions à cette réunion-ci et décidions, grâce à une motion, de la mettre en appendice au rapport de ce débat. Il en va de même des lettres reçues de divers procureurs généraux des provinces.

Le vice-président: Si c'est le désir du Comité, je pourrai demander à madame Pritchard de lire le projet d'amendement du sénateur Hayden.

Le sénateur Langlois: S'il figure au feuilleton comme ayant été lu, il fera parti de nos débats.

Le Greffier du Comité: Il est sous forme de projet et se lit comme suit:

PROJET D'AMENDEMENT PROPOSE A LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE DEVANT ÊTRE INCLUS DANS LE BILL S-5

6.1 Tout contrat prouvant la location à bail, la vente sous condition, l'hypothèque d'un aéronef immatriculé au Canada, d'un moteur d'aéronef ou de l'un ou l'autre sera dûment exécuté par écrit par les parties intéressées et le contrat ou une copie pourront être enregistrés conformément à la Loi sur le registre des aéronefs et les intérêts créés par tout contrat ainsi enregistré seront assujettis aux dispositions de la Loi sur le registre des aéronefs et valables contre toute personne.

Le sénateur Flynn: Vous pouvez omettre les paragraphes 1,2 et 3 et aller immédiatement au paragraphe qui commence par «L'article—«

Madame Pritchard: On poursuit:

L'article du bill S-5 qui devrait nous intéresser est l'article 17 qui en est un de transition. Cet article est nécessaire afin que les hypothèques, ventes sous conditions etc. enregistrés dans la province soient valables nonobstant les dispositions du bill et l'amendement à la Loi sur l'aéronautique. Cependant, il faudrait qu'il y ait un délai dans lequel tout titulaire serait tenu de s'enregistrer au registre central des aéronefs afin de maintenir la validité de sa garantie. On a dit qu'un an suffirait probablement.

En deuxième lieu, il faudrait apporter un autre amendement à l'article 17 pour tenir compte des situations du Québec ou, si je comprends bien, une garantie de la nature d'une hypothèque mobilière etc. peut être créée et être valable sans enregistrement. Il faudrait qu'on en fasse une exception prévue et sa valeur devrait être reconnue, bien qu'elle ne soit enregistrée nulle part, et le même délai devrait s'appliquer tout en exigeant l'enregistrement d'un tel instrument au Registre central des aéronefs.

Voilà, c'est tout.

Le sénateur Flynn: Cette explication corrobore ce que j'ai dit au sujet de la proposition du sénateur Hayden, soit qu'elle ne résolvait pas tous les problèmes. Il expose un certain nombre de problèmes qui devront finalement être traités. Il nous faudrait rédiger à nouveau le bill au complet, et même là, nous n'aurons pas résolu tous les problèmes.

Le sénateur Prowse: La solution, alors, consiste simplement à renvoyer le bill.

Le sénateur Flynn: Oui, c'est exact.

Le sénateur Prowse: Pourquoi alors devons-nous passer par tout ceci?

Le sénateur Flynn: Nous voulons que tout soit consigné aux procès-verbaux pour que le Ministère puisse en prendre connaissance.

Le sénateur Langlois: Il convient d'ajouter que, lorsque le sénateur Hayden a comparu devant le Comité directeur, il a nettement précisé que sa solution n'était pas parfaite.

Le président: Le sénateur Hayden n'a présenté qu'une tentative de solution. Pour être juste à l'égard du sénateur Hayden, je dois dire qu'il est mon voisin de banque et j'ai discuté de cette question avec lui; il a alors très généreusement offert de l'examiner pour voir si oui ou non il pouvait trouver une solution. Même avec ce genre d'amendement, les problèmes ne sont pas tous résolus.

Le sénateur Burchill: Monsieur le président, je propose que la correspondance échangée entre le comité et le Procureur genéral de la province, notamment les lettres et les télégrammes, ainsi que le rapport du Comité directeur soient imprimés en annexe au procès-verbal de ce jour.

Le président: L'avant-projet de rapport du Comité directeur présenté par M. du Plessis reçoit-il l'approbation du comité?

Des voix: d'accord.

Le président: Il est convenu que nous adoptons la motion du sénateur Burchill, soit que toute la correspondance et les rapports soient imprimés en annexe au procès-verbal de ce jour?

Pour le texte des documents voir Appendice «A»

Des voix: D'accord.

Le sénateur Riley: Monsieur le président, je propose que nous adoptions le rapport.

Le président: Est-ce convenu, honorables sénateurs?

Des voix: D'accord.

Le président: Ainsi se termine l'étude du bill S-5 par le Comité.

Le Comité suspend ses travaux.

APPENDIX "A"

BILL CONCERNANT LE REGISTRE DES AÉRONEFS

LA CORRESPONDANCE ÉCHANGÉE ENTRE LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS, LES PROCUREURS GÉNÉRAUX DES PROVINCES ET CERTAINS MINISTÈRES FÉDÉRAUX

Le 12 novembre 1974

L'honorable C. Mervin Leitch, C.R.
Procureur général de l'Alberta
Édifice Madison
9919—105e rue
Edmonton (Alberta)
T5K 1B1

OBJET: Bill S-5 «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef».

Monsieur,

Le Sénat a renvoyé le bill susmentionné au Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Les documents suivants portent sur la loi en question:

1. Bill S-5 «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef».

2. Premier procès-verbal sur le Bill S-5, 31 octobre 1974.

3. Exemplaire du mémoire du Conseil fédéré des sociétés de prêts.

4. Exposé appuyant le mémoire susmentionné.

En consultant les documents ci-joints, vous verrez que les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications se sont préoccupés de plusieurs aspects du bill à l'étude. Cette préoccupation prévenait du fait que

(a) le bill est étudié en premier lieu au Sénat, et que

(b) selon les témoignages, il n'y a eu jusqu'à maintenant aucune consultation officielle avec les gouvernements provinciaux à ce sujet.

Le ministère de la Justice a dit être d'avis que le bill relève en entier de la compétence du Parlement du Canada en matière de législation. Néanmoins, la protection de la propriété d'aéronefs et d'autres intérêts relève maintenant évidemment dans une grande mesure des lois provinciales et on a dit craindre qu'il pourrait se produire une certaine confusion ainsi que de l'incertitude dans ce domaine, du moins en l'absence d'une décision judiciaire claire quant à la constitutionnalité du bill et en l'absence de toute réaction des provinces devant le bill.

C'est pourquoi le Comité m'a chargé de vous demander votre opinion sur les questions précédentes.

En espérant une réponse prochaine,

veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le président
du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications.
J. Campbell Haig.

L'honorable J. Campbell Haig, c.r.

Président

Comité sénatorial permanent des transports et des communications

le Sénat

Ottawa (Ontario)

K1A 0A4

Le 17 décembre 1974

OBJET: Le Bill S-5 «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef»

Sénateur Haig,

En réponse à votre lettre du 12 novembre 1974, les différents documents et l'exemplaire du bill susmentionné qui l'accompagnaient établissent clairement la nécessité et les avantages d'une sorte de système d'enregistrement central des droits sur un aéronef. Toutefois, j'ai des doutes quant à la validité constitutionnelle du bill.

J'admets qu'on ne s'est pas encore prononcé définitivement sur l'aspect juridique de la question en cause, mais le bill traite indubitablement des droits de propriété dans leur sens le plus fondamental du fait qu'il prévoit leur protection, et définit les paramètres et l'étendue de ces droits. Comme le bill se propose, particulièrement dans l'article 17, de remplacer toutes les lois provinciales actuelles qui prévoient la protection des droits de propriété dans la mesure où ils concernent des aéronefs, et peut apparemment modifier les règles de droit communs touchant les droits des mécaniciens, le bill vise à établir un code complet des droits de propriété dans ce domaine.

Après avoir effectué des recherches et réfléchi à la question, je suis d'avis que ce domaine relève de la compétence législative des différentes provinces. Tandis que certaines provinces possèdent déjà des registres centraux des droits sur les biens meubles qui sont définis assez largement dans les différents statuts provinciaux de sécurité des biens personnels pour comprendre les aéronefs, nous n'avons pas encore proclamé, au Manitoba notre *Personal Properties Security Act* (SM. 1973, c.5). Il va sans dire que l'application de pareilles lois dans toutes les provinces fournirait un moyen efficace de protéger les droits sur des aéronefs.

Je vous remercie d'avoir sollicité l'avis de mon ministre sur la question et je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Procureur général adjoint
Gordon E. Pilkey
Province de Manitoba.

Le 14 janvier 1975

M. J. Campbell Haig
Président
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Objet: Bill S-5 «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef»

M. Haig:

J'ai eu la possibilité d'examiner la documentation jointe à votre lettre du 12 novembre 1974 au sujet du bill susmentionné.

Comme vous l'avez signalé, en dehors de la question constitutionnelle (qui à mon avis en est une véritable), il semblerait y avoir possibilité de conflit avec les lois provinciales existantes. Un certain nombre de statuts provinciaux d'application générale, de même que les règles de procédure civile de la province, traitent des droits de propriété des biens meubles, et des moyens de protéger et de faire respecter ces droits.

Même si le projet de loi semble souhaitable, la confusion et l'incertitude s'ensuivront inévitablement à moins que, de concert avec les provinces, on s'efforce de résoudre ces conflits, dont un grand nombre sont mentionnés dans les Délibérations du Comité jointes à votre lettre. Même si les provinces devaient passer des lois pour faire exclure les aéronefs des lois d'application générale portant sur les droits de propriété des biens meubles, il me semble que cela ne résoudrait pas le problème constitutionnel.

Ni moi ni les fonctionnaires de mon Ministère n'avons eu l'occasion d'examiner à fond la question constitutionnelle. Toutefois, il nous semble que certaines parties du projet de loi concernent la propriété, les droits civils et les procédures civiles plutôt que le transport aérien. L'article 10, en particulier, semble toucher des sujets qui relèvent des législatures provinciales, conformément aux paragraphes (13) et (14) de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique. Même si après des recherches plus approfondies, les procureurs généraux des provinces décidaient de se conformer aux vues exprimées par le ministère de la Justice au sujet du problème constitutionnel, des représentants du secteur privé visés par cette loi pourraient la contester, de sorte que l'incertitude régnerait jusqu'à ce que la question soit tranchée devant les tribunaux.

Les fonctionnaires de mon Ministère aimeraient consulter davantage leurs homologues provinciaux et fédéraux à ce sujet.

Veuillez agréer, monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Allan E. Sullivan
Procureur général
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Cité de Québec (Québec)
Le 25 janvier 1975

Sénateur J. Campbell Haig,
Président du comité sénatorial
permanent des transports et des communications,
Le Sénat,
Gouvernement du Canada,
Ottawa, Ontario.
K1A 0A4.
Monsieur le sénateur,

Le Cabinet du Ministre a transmis à notre service votre lettre du 21 novembre dernier concernant le Bill S-5, «Loi habilitant le Canada à se conformer à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronefs».

Il nous apparaît que le ministère de la justice ne peut raisonnablement se prononcer de façon définitive sur le Bill S-5 jusqu'à ce que le gouvernement ait apporté les modifications qu'il semble vouloir y apporter.

Par ailleurs, il est certain que le gouvernement du Québec entend conserver une compétence pleine et entière sur l'enregistrement des devis sur les biens mobiliers. Il ressort d'ailleurs du mémoire des sociétés prêteuses que celles-ci vont prudemment continuer à enregistrer de tels droits dans chaque province en plus de le faire au régistre central.

Cela dit, il serait peut-être désirable que la loi fédérale puisse prévoir un mécanisme par lequel elle pourrait reconnaître la validité des enregistrements faits dans chaque province dont le ministère fédéral des transports aurait reçu copie.

Un tel échange de documents devrait évidemment se faire aux frais du régistre central. Il va sans dire qu'un tel mécanisme exige une consultation préalable des différents régistraires de toutes les provinces.

Veuillez agréer, monsieur le sénateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Sincèrement,

André Gélinas,
Directeur de la Recherche.

(*Télégramme aux procureurs généraux.*)

Le 21 février 1975

Suite lettres précédentes/Objet: Bill S-5/Comité demande d'urgence vos opinions pour terminer étude bill susmentionné/Stop/Prière faire parvenir votre réponse au plus tard le 1er mars 1975/Stop.

Maurice Bourget, député
Président du Comité sénatorial
permanent des transports et des
communications

(*Telex*)

Le 24 février 1975

L'honorable Maurice Bourget
Président suppléant
comité sénatorial permanent
des transports et des communications
le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4
Monsieur,

L'examen des conséquences du bill S-5 pour la province du Nouveau-Brunswick nous a amené à étudier soigneuse-

ment ce bill. Après avoir délibéré longuement sur la question, nous estimons que la province ne peut accepter d'abandonner tout bonnement sa compétence en matière d'avions qui sont des biens réels et relèvent de la compétence législative de la province.

Pour réaliser et mettre en œuvre les propositions du Bill S-5 il conviendrait que des ententes fédérales-provinciales se fondant sur une Loi fédérale compatible soient conclues plutôt que le gouvernement fédéral assume de lui-même des pouvoirs qu'il ne détient pas en vertu de la constitution, ce qui ne ferait que rendre plus confuse encore la situation que le bill S-5 vise à clarifier. Bien que les propositions du bill S-5 soient fondamentalement judicieuses et qu'il soit nécessaire que le gouvernement fédéral adopte une loi visant à mettre en vigueur la convention internationale, le Nouveau-Brunswick s'oppose aux moyens qui sont proposés et qui ne garantissent pas clairement les droits des provinces sur les aéronefs considérés comme biens réels.

La province du Nouveau-Brunswick insiste pour que la méthode ci-dessus décrite pour la mise en vigueur des propositions du bill S-5 soit adoptée. Sinon, les personnes que la question des droits sur aéronef touche ne sauront pas d'avantage à quoi s'en tenir si le bill S-5 est adopté qu'elles ne le savent à l'heure actuelle, puisque les provinces pourront toujours contester la validité constitutionnelle de ce bill. Les intéressés devront tout simplement faire inscrire leurs droits dans un registre supplémentaire, sans obtenir que leurs droits soient mieux protégés qu'en vertu de la pratique actuelle.

Nous espérons que le comité chargé de l'étude du bill S-5 considérera avec attention les présentes propositions, ce pour le plus grand bien des relations fédérales-provinciales, tout en tenant compte des préoccupations du Nouveau-Brunswick en ce qui a trait au débat constitutionnel que ce bill peut soulever.

Agréez, monsieur, mes salutations distinguées.

Paul S. Creaghan
Ministre
Ministère de la Justice
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

(*Telex*)

Le 27 février 1975

Maurice Bourget
vice-président,
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications
Ottawa (Ontario)

Suite votre lettre sur bill S-5, vous avisons par la présente que la Saskatchewan ne partage pas l'opinion du ministère fédéral de la justice voulant que le bill S-5 relève entièrement de la compétence législative du Parlement du Canada stop considérons que le bill, à bien des égards, soulève des questions que l'acte de l'Amérique du Nord britannique attribue à la compétence exclusive des provinces, en ce qui a trait notamment aux droits de propriété et aux droits civils dans une province stop en outre, Saskatchewan estime que l'établissement d'un registre central des aéronefs pourrait créer plus de problèmes administratifs et juridiques qu'il n'en résout stop en conséquence, nous considérons que le gouvernement fédéral devrait consulter les provinces plutôt que d'adopter une loi à l'heure actuelle.

Le procureur général,
Roy J. Romanow,
Saskatchewan.

(*Télégramme*)

Le 23 février 1975

Maurice Bourget
vice-président
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications,
Chambre des communes
Ottawa (Ontario)

Suite lettre du 12 novembre 1974 de J. Campbell Haig adressée au procureur général Mery Leitch, Alberta considère que le bill S-5 touche en grande partie les droits de propriété et les droits civils relevant de la juridiction provinciale. Nous partageons l'avis de la province du Manitoba exprimé dans lettre du 17 décembre 1974 du procureur général adjoint du Manitoba, G. Pilkey.

Le procureur général adjoint suppléant
De l'Alberta.

Le 27 février 1975

L'Honorable J. Campbell Haig
Président
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications
Ottawa (Ontario) K1A 0A4
Monsieur le sénateur,

Je joins, au nom du Procureur général de la Colombie-Britannique, le texte du télex qui vous a été envoyé le 27 février 1975 et qui expose, comme demandé l'opinion de la Colombie-Britannique sur le bill S-5.

En vous remerciant de nouveau d'avoir attendu cette réponse, je vous prie d'agréer, Monsieur le sénateur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Norman J. Prelypchan,
Avocat,
Procureur Général,
Colombie Britannique.

(*Telex*)

Le 27 février 1975

L'Honorable J. Campbell Haig
Président du Comité sénatorial permanent des
transports et des communications
Ottawa (Ontario) K1A 0A4

Réponse de la Colombie-Britannique au Comité sénatorial permanent des transports et des communications—demande de commentaires sur le Bill S-5

Il est respectueusement soumis que lors de son étude du bill S-5, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications tienne compte de l'opinion suivante de la province de la Colombie-Britannique.

Considérations d'ordre constitutionnel

1. La loi concernant l'enregistrement des droits financiers sur un aéronef relève nettement de la juridiction provinciale en vertu des dispositions de l'article 92(13) de l'Acte de l'Amérique du Nord Britannique (propriété et droits civils).

2. On considère que le projet de loi fédéral dépasse la juridiction du Parlement du Canada puisque l'aspect et le

résultat dominants de la loi concernent la propriété et les droits civils. Le projet de loi ne viserait pas simplement, de façon accessoire, certains domaines relevant de la juridiction exclusive de la province mais toucherait effectivement et surtout la propriété et les droits civils sous le couvert d'une loi sur l'aéronautique.

3. Si le projet de loi fédéral prend force de loi et que les propositions d'abrogation des lois provinciales applicables sont acceptées, les droits actuels sur la propriété prévus par des lois provinciales valables sembleraient être abandonnés en faveur d'Ottawa.

Considérations d'ordre pratique

1. La Colombie-Britannique a établi et tient actuellement un registre central d'inscription des droits de nantissement dans des biens mobiliers. Ce système de registre englobe les droits de nantissement sur les aéronefs. On peut trouver cette procédure dans les lois dites *Conditional Sales Act, Bills of Sale Act* et *Companies Act.*

2. La loi dite *Mechanics' Lien Act* de la province traite particulièrement de la sécurité des travailleurs et des fournisseurs qui fournissent travail et matériaux pour la réparation des aéronefs.

3. Certaines des propositions préconisent une attitude intéressée et de convenance.

4. Le système fédéral priverait le résident de la province des avantages du système actuel d'enregistrement. Il lui faudrait certainement retenir les services d'un agent d'Ottawa pour effecteur des recherches, etc. La création d'un bureau régional du gouvernement fédéral dans la province ne servirait qu'à remplacer le système en vigueur par un système semblable.

5. La loi provinciale en vigueur rend l'enregistrement des droits de nantissement obligatoire, établissant par là même des priorités reconnues. Le projet de loi fédéral en faveur d'un système moins souhaitable ne donnerait des renseignements qu'à ceux qu'intéressent l'ordre des priorités qui ne serait effectif qu'entre les parties qui se sont enregistrées.

6. L'adoption d'une loi fédérale créerait des registres faisant double emploi dans des provinces comme la Colombie-Britannique qui ne voudraient pas cesser d'appliquer leur registre aux aéronefs.

7. Le projet de loi fédéral pourra refuser aux propriétaires d'aéronefs dans la province les avantages importants qu'offre la loi de «saisie ou poursuite» actuelle.

Résumé

Mises à part les questions constitutionnelles, les avantages pratiques qui seront dérivés d'une telle loi, c'est à dire la revendication d'une plus grande protection des institutions financières, la réduction du coût du financement pour l'emprunteur, et la soumission, presque déjà en vigueur, à un système d'enregistrement dans les juridications qui n'en n'ont pas encore un, auront peut-être quelque valeur. Ces avantages, bien qu'ils soient attrayants sur le plan abstrait, ne proviennent pas uniquement du concept proposé de conserver un seul registre à Ottawa.

Bien que la Colombie-Britannique s'oppose à la recommandation de ce projet de loi, il ne faut pas croire par là qu'elle rejette les autres solutions que l'on pourrait étudier afin d'obtenir des résultats pratiques semblables. On pourrait préconiser immédiatement la création de registres centraux dans toutes les provinces, par l'entremise des commissaires à l'uniformité, recommandant l'adoption de lois mutuellement compatibles dans les provinces, sans compromis de juridictions constitutionnelles et d'intérêts locaux.

Soumis respectueusement,

Le Procureur général de la province de la Colombie-Britannique.

Le 28 février 1975

M. Maurice Bourget
Vice-président
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Objet: Bill S-5: Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef

Monsieur,

Suite à ma lettre du 31 janvier 1975 adressée à l'honorable J. Campbell Haig, je tiens à vous rappeler que cette province est d'avis qu'une autorisation pour saisir un aéronef devrait être donnée à la Cour suprême de la province et non à la Cour fédérale du Canada. Cette province est préoccupée par le fait que les pouvoirs de la Cour fédérale du Canada augmentent sans cesse.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Alex T. Hickman
Ministre de la Justice.
Gouvernement de Terre-Neuve.

Le 31 janvier 1975

L'honorable J. Campbell Haig, président
Comité sénatorial permanent des
transports et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario) K1A 0A4.

Objet: Bill S-5 «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef.

Monsieur le sénateur,

Je vous remercie de votre lettre du 12 novembre et de la documentation que vous nous avez fait parvenir au sujet du projet de loi susmentionné. Comme il est précisé dans les délibérations de votre Comité, notre province n'a pas été consultée officiellement à ce sujet.

La province de Terre-Neuve et du Labrador est d'avis que le projet de loi concerne avant tout les droits de propriété et que par conséquent, le gouvernement fédéral n'a pas juridiction dans ce domaine. Notre province n'a certainement pas l'intention d'ignorer les implications constitutionnelles de ce projet de loi, étant donné les avantages pratiques qu'en retireraient des institutions financières.

Si le projet de loi est accepté dans sa forme actuelle, l'incertitude régnera dans ce domaine, faute de décision judiciaire, et la province de Terre-Neuve devra peut-être

soumettre le problème aux tribunaux pour que la question soit tranchée.

Veuillez agréer, Monsieur le sénateur, l'expression de mes meilleurs sentiments.

T. Alex Hickman, C.R.,
Ministre de la Justice,
Gouvernement de Terre Neuve.

Le 28 février 1975

(LETTRE ADRESSÉE AUX PROCUREURS GÉNÉRAUX DE TOUTES LES PROVINCES)

Vous trouverez sous ce pli des copies des lettres qui sont parvenues jusqu'à ce jour au président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, en réponse aux lettres qu'il a adressées antérieurement aux Procureurs généraux de toutes les provinces leur demandant de formuler leur opinion au sujet du Bill S-5 «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef».

En qualité de vice-président du Comité, j'ai été autorisé par ce dernier à vous transmettre ces lettres pour votre gouverne.

Le Comité désire entreprendre l'étude dudit bill dans les plus brefs délais et, à cette fin, on organise actuellement une réunion du Comité pour le début de mars.

Veuillez agréer, l'assurance de mes sentiments distingués.

Le vice-président,
du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications,
Maurice Bourget

Le 3 mars 1975

L'honorable J. Campbell Haig, C.R.
Président, Comité sénatorial des transports
et des communications
Le Sénat
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Objet: Le Bill S-5—Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef

Monsieur le sénateur,

L'honorable Alexander B. Campbell, Premier ministre et Procureur général, m'a demandé de répondre à votre lettre du 12 novembre 1974 portant sur la question susmentionnée.

J'ai examiné les documents joints à votre lettre et j'ai étudié le problème que soulève le bill C-5. Après avoir discuté la question avec le sous-procureur général, nous sommes convenus que le bill S-5 porte sur les droits civils et sur les biens, questions qui, en vertu de la Loi sur l'Amérique du Nord Britannique, relèvent des provinces. Ainsi, le sujet devrait faire l'objet d'une discussion approfondie avec les provinces avant qu'une loi soit adoptée.

Je vous remercie d'avoir sollicité l'opinion de mon Ministre sur le bill S-5, et le ministère du Procureur général se fera un plaisir d'entrer en consultation avec les fonctionnaires fédéraux et provinciaux à cet égard.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le Procureur du ministère
Arthur J. Currie
Ministère de la Justice
et procureur général
Île-du-Prince-Édouard

(*Télégramme*)

Le 24 février 1975

Maurice Bourget, vice-président
du Comité sénatorial permanent des transports
et des communications,
Ottawa, Ontario.

L'opinion du gouvernement provincial sera présentée directement au gouvernement du Canada et c'est pourquoi je ne prévois pas faire de présentation personnelle devant votre Comité.

John T. Clement,
Procureur général de l'Ontario.

Le 4 avril 1975

L'honorable Maurice Bourget
Vice-président
Comité sénatorial des
Transports et des communications
Le Sénat
OTTAWA (Ontario)
K1A 0A4.
Monsieur le sénateur,

Le procureur général, l'honorable John T. Clement, m'a demandé de répondre à votre lettre du 28 février, y joignant la correspondance et me reportant à la lettre que le sénateur Haig vous avait fait parvenir plus tôt relativement au bill S-5 «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef».

Je reconnais volontiers qu'il est opportun que le bill S-5 crée dans chaque pays un seul registre central reconnu sur le plan international aux fins de l'inscription de tous les intérêts dans les aéronefs de la nationalité du pays. Les intérêts canadiens seraient ainsi protégés et les transactions commerciales relatives aux aéronefs seraient plus faciles et plus sûres. Je vous fait donc part de mes observations dans un esprit de collaboration. Toutefois, après avoir examiné le bill, j'en suis arrivé à la conclusion que, dans sa forme actuelle, il n'atteindra pas cet objectif et soulèvera des problèmes juridiques inutiles. Deux aspects importants du bill me préoccupent.

Selon moi, la validité du bill dans sa forme actuelle est en partie, du moins, douteuse sur le plan constitutionnel. Il semble que sa validité repose intentionnellement sur l'administration du Parlement qui devra légiférer relativement à l'aéronautique et aux transports aériens et en vue de la mise en vigueur d'une Convention internationale. La portée des pouvoirs du Parlement sur ces deux points n'est pas clairement définie. Certaines dispositions du bill semblent aller au-delà de ces deux questions, même si l'on envisage l'administration du Parlement, de la façon la plus favorable et ces dispositions semblent également porter sur des questions relevant de la compétence provinciale. Par exemple, le bill abroge les droits d'un créancier à saisir, en vertu d'une loi provinciale, un aéronef canadien non commercial dans l'exercice d'un droit contractuel, en application du droit de garantie acquis en vertu d'une telle loi, si

le droit de garantie n'est pas consigné dans le registre central, même si personne d'autre que le débiteur ou le créancier ne peut faire valoir ce droit sur l'aéronef (article 8b)). Une telle disposition semble superflue aux termes de la Convention (article 1, paragraphe 2) et ne semble pas être une loi sur l'aéronautique ou le transport aérien, mais plutôt une loi visant exclusivement les biens et droits civils de la province. La validité de cette disposition et d'autres dispositions plus importantes du bill ne pourra, finalement, être établie que par les tribunaux et d'ici là, elle demeurera incertaine.

Une fois de plus, les dispositions du bill ne semblent pas avoir été rédigées en tenant compte des lois provinciales existantes. Dans certaines provinces, les lois exigent une inscription conformément à leurs dispositions pour donner la validité aux réclamations de garantie sur des biens mobiliers, contre des troisièmes parties. Il semblerait que la validité du droit consigné dans le registre central doive être déterminées en partie par la loi provinciale. Quelle est la position d'un droit non inscrit mais consigné? De plus, les transitions obligatoires (article 17) laissent l'application des lois provinciales en ce qui a trait aux garanties données avant l'entrée en vigueur du bill S-5, incertaines et indéfinies quant à la période avant laquelle elles auront un effet. D'autres exemples sont donnés dans les mémoires déjà présentés au Comité.

Tant que toutes ces incertitudes n'auront pas été dissipées, le Bill S-5 n'aura pas atteint son but, puisque les prêteurs désirant s'assurer une protection pour les droits de garantie dans les aéronefs jugeront probablement nécessaire de se conformer aux lois provinciales et au bill S-5. Même alors, leurs droits ne seront pas précis tant qu'il n'aura pas été déterminé jusqu'à quel point le bill chevauche la loi provinciale. Je suis sûr que personne ne soutiendra que l'existence de telles incertitudes puissent être justifiées dans un domaine où d'importantes transactions commerciales doivent s'appuyer sur des certitudes législatives.

J'ai réfléchi aux moyens de dissiper ces incertitudes.

Je ne crois pas qu'il serait utile de porter le bill devant les tribunaux. La question de sa validité se pose pour plusieurs dispositions du bill et soulève de nombreuses questions qu'il ne serait pas souhaitable de traiter dans l'abstrait. De plus, il ne serait pas possible, à mon avis, de porter des questions aux tribunaux qui décideraient de l'application des dispositions du bill dans les dix provinces.

Pour ces raisons, je proposerais respectueusement qu'on retarde l'étude du bill S-5 jusqu'à ce qu'il y ait eu consultation entre les ministères fédéraux et provinciaux appropriés. Le bill pourrait être révisé pour établir un projet aux termes de lois fédérales et provinciales complémentaires et clairement valides. On pourrait aussi réviser son libellé pour préciser et vérifier l'effet de l'inscription au nouveau registre central en vertu de la loi de chaque province.

Je devrais aussi ajouter qu'à mon avis il est peu souhaitable du point de vue des frais et des retards de conférer un pouvoir discrétionnaire à la Cour fédérale pour qu'elle réglemente les saisies d'aéronefs utilisés pour assurer des services aériens réguliers lorsqu'un jugement d'une Cour provinciale supérieure a déjà autorisé une telle saisie. Toutes les considérations spéciales régissant la saisie d'un tel aéronef devraient figurer dans le bill et pourraient être appliquées par les cours provinciales. Cette nouvelle extension de la compétence déjà trop vaste de la Cour fédérale est inutile.

Je vous remercie d'avoir demandé l'opinion de notre ministère à ce sujet.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le procureur général adjoint
F. W. Callaghan
ONTARIO

Le 21 février 1974

Monsieur F. E. Gibson
Directeur, Section de la Législation
Ministère de la Justice
Ottawa (Ontario)
Monsieur,

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications étudie actuellement le bill S-5, «Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef». Il y a quelque temps, on m'a demandé de chercher à connaître l'opinion des procureurs généraux des provinces sur le bill en question. Jusqu'à maintenant, nous avons reçu les trois réponses ci-jointes.

Ce matin, le Comité m'a demandé de renouveler notre demande au Procureurs généraux, en leur faisant aussi parvenir les copies des réponses que nous avons déjà reçues. On m'a aussi prié de vous tenir au courant des faits nouveaux et de tenter de connaître votre opinion sur la possibilité pour notre comité de modifier la loi sans violer les modalités de la Convention qu'il veut adopter.

J'aimerais savoir si vous seriez disponible afin de conseiller notre comité, soit en comparaissant devant lui ou en lui exprimant vos vues par écrit. Vous devriez aussi tenir compte de l'aspect constitutionnel du bill en question.

Je vous remercie de votre attention.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

Le vice-président,
Maurice Bourget

Le 5 mars 1975

Le sénateur Maurice Bourget
Vice-président
Comité sénatorial permanent des transports
et des communications
Le Sénat
Édifices du Parlement
Ottawa (Ontario)
K1A 0A4

Objet: Bill S-5 Loi habilitant le Canada à se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef

Monsieur le sénateur,

Dans votre lettre en date du 21 février 1975 adressée à M. F. E. Gibson, directeur de la section de législation, vous lui demandiez son opinion sur la possibilité pour le Comité des transports et des communications de modifier le bill S-5 sans violer les dispositions de la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signé à Genève le 19 juin 1948. Vous lui demandiez aussi de donner son avis au sujet de l'aspect constitutionnel de ce bill, notamment sur le pouvoir du Parlement d'adopter des mesures législatives visant à donner effet à la Convention.

Au sujet de la possibilité de modifier le bill sans violer les dispositions de la Convention, on pourrait sans aucun doute apporter des amendements mais il faudrait étudier chacun d'entre eux en se fondant sur la Convention. Il est actuellement impossible de vous conseiller d'une façon particulière sans connaître la nature et la portée des amendements proposés.

Le bill est fondé sur le pouvoir fédéral en ce qui a trait à l'aéronautique découlant de deux décisions judiciaires bien connues. La première est l'arrêt du Conseil privé dont l'objet est la réglementation et le contrôle de l'aéronautique au Canada, (1932) C.A. 54. La seconde est l'arrêt de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Johanneson C. la Municipalité rurale de St. Paul Ouest* (1952) 1. S.C.R. 292.

A titre de haut fonctionnaire du ministère de la Justice et de conseiller juridique auprès du gouvernement, je ne peux vous donner une opinion sur les aspects constitutionnels auxquels vous faites allusion. Une telle demande devrait être adressée au ministre responsable du bill.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.

M. H. Pepper
Ministère de la Justice

Le sénateur Maurice Bourget
Vice-président
Comité sénatorial permanent des
transports et communications
Pièce 266-N, Édifices du Parlement.
Loi sur le registre des aéronefs—Bill S-5

Vous avez demandé au nom du ministère des Transports des commentaires au sujet des mémoires et opinions des témoins qui ont comparu lors des séances du Comité sénatorial sur le bill S-5, surtout à l'égard des objections soulevées au nom des organismes financiers.

On m'a demandé de signaler à votre Comité que les principes énoncés dans le bill S-5 ont été avancés par le ministère des Transports surtout à la demande de l'Association du Barreau canadien et d'organismes financiers qu'intéressent le financement d'aéronefs afin de répondre à ce qu'on considère comme un besoin public dans ce domaine. Mis à part ces principes, le ministère des Transports ne porte aucun intérêt précis au bill S-5. S'il n'était pas adopté, il n'y aurait aucune répercussion néfaste sur les activités du ministère des Transports. On reconnaît cependant que le ministère des Transports est peut-être le seul organisme du gouvernement qui tiendrait compte du projet de loi ou mettrait en application ses dispositions aussi que la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef.

On constate que tous les procureurs généraux provinciaux estiment que le projet de loi porte atteinte aux droits de propriété et aux droits civils et qu'ils enfreignent donc les lois provinciales. Certains d'entre eux sont d'avis que l'adoption du bill donnerait lieu, dans ce domaine particulier, à un climat d'incertitude qui persisterait en l'absence d'une décision judiciaire précise. La position du ministère des Transports se fonde sur l'opinion des conseillers du ministère de la Justice selon laquelle le projet de loi relève du gouvernement fédéral et qu'il n'empiète pas sans nécessité sur la compétence provinciale. Bien qu'on fasse confiance à l'opinion du ministère de la Justice, on reconnaît qu'on ne tranche pas la question et que jusqu'à ce qu'un tribunal prenne une décision, il faut reconnaître qu'il règnera un certain doute dans l'esprit de ceux qui inscrivent au registre des droits financiers sur des aéronefs quant à la protection prévue par le bill S-5 et ils seront nécessairement obligés de continuer à s'inscrire au registre provincial conformément à la loi provinciale.

Les mémoires provenant d'organismes financiers qu'intéresse le financement des aéronefs se sont opposés aux dispositions du projet de loi pour un certain nombre de raisons communes, entre autres:

a) on prévoit pas de frais fluctuants;

b) on ne prend pas de mesures pour que les droits soient inscrits sur les moteurs d'avions seulement;

c) les dispositions concernant la saisie et la vente d'un aéronef sont trop compliquées et requièrent trop de temps.

En ce qui a trait à ces objections, il faut reconnaître que le but du bill est de se conformer à la Convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef afin que les droits financiers inscrits sur des aéronefs immatriculés au Canada soient reconnus dans d'autres pays qui adoptent la Convention. Celle-ci prévoit les règlements aux termes desquels on reconnaîtra les droits financiers inscrits sur les aéronefs. L'une des règles fondamentales est que les intérêts doivent être inscrits sur *un aéronef* immatriculé dans un pays selon la nationalité; il doit donc s'agir d'un appreil immatriculé identifiable selon la nationalité. La seule façon dont on peut immatriculer un aéronef selon la nationalité est prévue dans la loi sur L'aéronautique. On a soutenu qu'il s'agissait d'une loi fédérale. Si une disposition du projet de loi prévoyait des frais fluctuants ou l'inscription d'un droit sur le moteur seulement, il n'y a dans ces cas aucun aéronef identifiable et par conséquent ces intérêts ne relèveraient pas de la Convention et il n'y aurait pas de protection. En outre ces dispositions contreviendraient sans doute à la loi provinciale.

Les dispositions concernant la saisie et la vente d'un aéronef, surtout les exigences d'un préavis de vente de six semaines sont exigées par la Convention relative à la reconnaissance internationale. Si le projet de loi prévoyait une période plus courte, on perdrait ici encore la protection de la Convention.

Une autre objection formulée par les institutions financières était qu'aucune disposition ne prévoit un accord entre les personnes intéressées quant à la priorité des droits inscrits aux termes du projet de loi. Il s'agit d'une procédure normale, mais le projet de loi ne renferme aucune disposition empêchant les intéressés de changer l'ordre de priorité des droits inscrits, par exemple un droit inscrit antérieurement peut être volontairement annulé et inscrit à nouveau à une date quelconque qui permettrait l'inscription d'un autre droit qui prendrait rang avant celui qui avait la première priorité. En outre, le projet de loi ne renferme aucune disposition qui empêcherait le maintien du droit de rétention ordinaire, qui peut être exercé pour le recouvrement des frais de hangar ou de réparation de l'aéronef. Dans de tel cas, ce dernier peut être détenu jusqu'à ce que le paiement ait été effectué ou qu'on soit arrivé à une entente satisfaisante.

Une autre objection formulée par les institutions financières était qu'une fois qu'un aéronef a été saisi en vertu du droit de garantie, il était nécessaire de continuer à suivre la procédure consistant à demander au tribunal l'autorisation de vendre l'aéronef et les personnes intéressées ne pouvaient pas se mettre d'accord sur les moyens possibles de satisfaire les droits de garantie. Le bill ne renferme aucune disposition à cet effet à condition qu'il

n'y ait pas vente. Nous savons tous que de nombreuses poursuites ont été engagées, mais que très peu aboutissent au résultat prévu par la loi; par conséquent, il en sera de même des dispositions du projet de loi. Elles ont été établies afin d'être appliquées s'il y a lieu, mais il n'y a rien qui peut empêcher les intéressés qui ont des droits inscrits aux termes du projet de loi, de convenir à tout stage des négociations d'un refinancement de l'aéronef et d'un remaniement de la priorité des droits inscrits.

Il faut également remarquer qu'un aéronef ne peut être immatriculé, quant à la nationalité, que dans un État. Par conséquent, pour qu'un aéronef immatriculé au Canada puisse être vendu à l'étranger, son immatriculation au Canada doit être annulée. Les dispositions du projet de loi prévoient que cette annulation ne peut avoir lieu sans le consentement de tous ceux qui ont inscrit leurs droits aux termes des dispositions du projet de loi. C'est une situation qu'une mesure législative provinciale ne pourrait pas réglementer.

En conclusion, je voudrais signaler que le projet de loi a été rédigé principalement pour prévoir la reconnaissance internationale des droits sur un aéronef immatriculé au Canada. En conséquence, le projet de loi a été rédigé de façon à ne pas déterminer les droits effectifs des personnes inscrivant leurs droits aux termes de ses dispositions, mais afin d'exposer les dispositions essentielles à la Convention pour que les droits inscrits dans le cadre de celle-ci: soient reconnus à l'échelle internationale.

Conseiller de
L'Administration de l'Air,
L. J. Shields,
Ministère des Transports.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa.

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974-1975

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Fascicule nº 9

LE JEUDI 29 MAI 1975

Seule et unique séance sur le Bill C-5, intitulé:

«Loi établissant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, modifiant en conséquence la Loi sur la radiodiffusion et certaines autres lois et édictant certaines dispositions corrélatives»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)

28733—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig.

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget.

Les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	McElman
Burchill	Molgat
Davey	O'Leary
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
Langlois	Welch—(20)

(Quorum 5)

**Membres d'office.*

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le 1er mai 1975:

Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Forsey, appuyé par l'honorable sénateur Heath, tendant à la deuxième lecture du Bill C-5, intitulé: «Loi établissant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, modifiant en conséquence la Loi sur la radiodiffusion et certaines autres lois et édictant certaines dispositions corrélatives»,

Après débat,

La motion, mais aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Carter propose, appuyé par l'honorable sénateur Perrault, C.P., que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Procès-verbal

Le jeudi 29 mai 1975

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le bill C-5, intitulé: «Loi établissant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, modifiant en conséquence la Loi sur la radiodiffusion et certaines autres lois et édictant certaines dispositions corrélatives».

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Blois, Bourget, Eudes, Flynn, Graham, et Petten. (7)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Connolly (Ottawa-Ouest).

Aussi présent: M. R. L. du Plessis, conseiller juridique auprès du Comité.

Les témoins suivants représentant le ministère des Communications sont entendus:

M. Robert J. Buchan,
Conseiller spécial du sous-ministre en matière de politique.

M. André Bluteau,
Directeur,
Direction des services juridiques.

M. Miville-Deschenes,
Conseiller juridique.

Après discussion et sur la motion de l'honorable sénateur Flynn, il est *décidé* de faire rapport du bill sans amendement.

A 11 h 10, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le greffier du Comité,
Mme Aline Pritchard

Rapport du comité

Le jeudi 29 mai 1975

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill C-5, intitulé: «Loi établissant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, modifiant en conséquence la Loi sur la radiodiffusion et certaines autres lois et édictant certaines dispositions corrélatives», a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 1er mai 1975, examiné le bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,
J. Campbell Haig.

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le jeudi 29 mai 1975.

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel a été renvoyé le bill C-5, Loi établissant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, modifiant en conséquence la Loi sur la radiodiffusion et certaines autres lois et édictant certaines dispositions corrélatives, se réunit aujourd'hui à 10 heures pour étudier le bill.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, ce matin nous étudierons le bill C-5, relatif au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes. Ce bill a été réimprimé à partir du bill original et on en a fait rapport le 11 avril 1975. C'est la nouvelle version que nous étudierons ce matin.

Nous avons le plaisir d'accueillir ce matin M. Robert J. Buchan, conseiller spécial du sous-ministre—(Politiques); M. André Bluteau, directeur du contentieux et M. Miville-Deschênes conseiller juridique. M. Buchan fera d'abord une brève déclaration.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, avant de commencer, j'aimerais faire remarquer au Comité que le deuxième point à l'ordre du jour, c'est-à-dire l'examen du projet de rapport relatif au programme «Les beaux dimanches», ne sera pas étudié ce matin parce que la traduction anglaise du rapport nécessite une révision importante. Nous pourrons probablement l'étudier dans une ou deux semaines.

Le président: Merci, sénateur. Nous entendrons maintenant M. Buchan.

M. Robert J. Buchan, Conseiller spécial du sous-ministre des transports et des communications—(Politiques): Merci, Monsieur le président. Honorables sénateurs, en guise de présentation générale du bill C-5, il y a très peu de chose que je puisse ajouter à ce qu'a dit l'honorable sénateur Forsey au Sénat le 24 avril, lorsqu'il a proposé la deuxième lecture du bill C-5. Je m'attends ce matin à ce qu'il y ait à faire certaines petites mises au point pour lesquelles les conseillers juridiques du ministère, MM. Bluteau et Miville-Deschênes, ou moi-même, pourrions vous aider.

Avec votre permission, et afin de rafraîchir la mémoire de tout le monde sur le but et sur les éléments essentiels du bill C-5 dont le Comité est saisi, je récapitulai brièvement ce qu'on a déjà dit.

Le but essentiel de ce bill d'ordre purement administratif, est de confier la réglementation de toutes les télécommunications régies par l'autorisé fédérale à un seul organisme qui portera le nom de Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes. On conserverait le sigle CRTC, puisque le mot «Radio-télévision» dans le titre anglais comporte un trait d'union, et le «t» de «télévision» est en minuscule.

Afin de remanier les fonctions des organismes de réglementation, le bill stipule que lors de la mise en vigueur de la loi, le nouveau conseil continuera d'exercer les pouvoirs actuels de la CRTC sur les entreprises de radiodiffusion et le nouveau conseil appliquera aussi les dispositions de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi nationale sur les transports aux compagnies de téléphone et de télégraphe.

En fait, les fonctions du Comité des télécommunications actuel de la Commission canadienne des transports seront transférées à la nouvelle CRTC.

Le CRTC actuel compte cinq membres à plein temps et dix membres à temps partiel. Le nouveau Conseil comptera au maximum neuf membres à plein temps et dix, à temps partiel. On ajoutera donc au maximum quatre membres à plein temps au CRTC.

Ce projet de loi représente la première phase de la révision et de la modernisation en deux étapes par le gouvernement, des lois fédérales relatives aux télécommunications. La deuxième phase de ce programme législatif contiendra un certain nombre de modifications à l'orientation, proposées dans le document gouvernemental intitulé «Télécommunications: quelques propositions fédérales», qui a été présenté à la Chambre des communes le 25 avril par mon ministre, l'honorable Gérard Pelletier.

Le bill C-5 ne contient toutefois pas ce qu'on pourrait appeler des orientations proposées. Il est strictement administratif, ou comme certains l'ont mentionné, de régie intérieure.

Monsieur le président, M. Bluteau et moi-même sommes à votre disposition pour répondre aux questions que les membres du comité désirent poser sur le contenu de ce bill.

Le président: Merci beaucoup monsieur Buchan.

Monsieur Bluteau, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. André Bluteau, Chef de la Direction des services juridiques du ministère des communications: Non, monsieur le président. Merci.

Le président: Monsieur Deschênes, avez-vous quelque chose à ajouter à cette déclaration?

M. G. Miville-Deschênes, Conseiller juridique du ministère des Communications: Non, monsieur le président.

Le sénateur Bourget: Monsieur le président, j'aimerais poser les questions suivantes à M. Buchan. Le nouvel

organisme aura quatre nouveaux membres à plein temps: pourquoi ajoute-t-on quatre nouveaux membres à plein temps et ne garde-t-on pas les cinq membres actuels?

M. Buchan: Le CRTC a effectivement cinq membres à plein temps, comme je l'ai expliqué, et la Commission canadienne des transports compte 17 membres à plein temps. Actuellement, la Commission canadienne des transports compte six comités. Lorsque le bill C-5 sera adopté et mis en vigueur, le travail et les responsabilités d'un des six comités de la Commission canadienne des transports, le Comité des télécommunications, seront transférés au nouveau CRTC.

Le travail du Comité des télécommunications a, en général, incombé à trois des 17 commissaires à plein temps de la Commission canadienne des transports. Le gouvernement a cru nécessaire et souhaitable d'ajouter un certain nombre de commissaires à plein temps pour assumer les fonctions plus nombreuses qui incomberont au nouveau conseil, lorsque les responsabilités du Comité des télécommunications auront été cédées au nouveau CRTC.

Le sénateur Bourget: Voulez-vous dire qu'il n'y aura qu'un seul nouveau membre? La CCT a actuellement un comité qui compte trois personnes. Ces trois personnes seront-elles transférées au CRTC, ainsi qu'un nouveau membre? Est-ce que ce sera la façon de procéder?

M. Buchan: Puis-je répondre que je comprends la question et que je connais certainement la raison de la conclusion? La réponse est tout simplement non; il y aura quatre nouveaux commissaires, parce qu'on ne reduira pas le nombre de commissaires de la Commission canadienne des transports. Il y en aura toujours 17 et leurs tâches ne seront pas réparties entre cinq comités au lieu de six. On ajoutera simplement quatre commissaires à plein temps au nouveau CRTC, c'est tout.

Le sénateur Connolly: La CTC conservera-t-elle ses attributions actuelles en matière de radiodiffusion?

M. Buchan: Oui. La compétence actuelle du CRTC sera exactement la même en ce qui concerne la radiodiffusion.

Le sénateur Connolly: Quelle relation existe-t-il entre l'organisme qu'on propose de mettre sur pied et la Commission canadienne des transports?

M. Buchan: Les attributions de la CRTC en matière de radiodiffusion resteront les mêmes. Celles du Comité des télécommunications de la CCT et la façon de procéder ne seront pas modifiées lorsqu'elles seront transférées au nouveau Conseil. Par conséquent, il n'y aura aucun changement dans la nature du travail, ou des responsabilités du comité. Toutefois, en vertu du nouveau bill il n'y aura pas de comités officiels à la CRTC. Le Comité des télécommunications, tel qu'il existe aujourd'hui sous l'autorité de la Commission des transports, ne sera pas plus un comité distinct de la nouvelle CRTC.

Le sénateur Connolly: Très bien. Ce sont des renseignements utiles. Cependant, voudriez-vous tracer dans les grandes lignes, la relation qui existe entre l'organisme qu'on propose de mettre sur pied dans ce projet de loi, et la Commission canadienne des transports? Peut-on en appeler de la décision de l'une en s'adressant à l'autre? Y a-t-il des fonctions qui se chevauchent? La Commission canadienne des transports s'occupe-t-elle du même domaine d'activités qui relèvera du nouvel organisme projeté?

M. Buchan: Monsieur le président, il n'y aura pas de chevauchement des fonctions. Il n'y aura aucune répétition. On a pensé souhaitabl actuellement de transférer la compétence du Comité des télécommunications, il s'agit simplement d'un des six comités de la Commission, au nouveau CRTC, afin de s'adapter de façon plus appropriée aux progrès technologiques des 20 dernières années.

Lors de l'institution de la Commission canadienne des transports, les lignes téléphoniques et télégraphiques suivaient traditionnellement les chemins de fer, et on considérait naturel que l'organisme chargé de la réglementation fédérale des chemins de fer, soit aussi responsable de celle de la télégraphie et de la téléphonie. Mais, Compte tenu des moyens techniques actuels, de l'utilisation des micro-ondes et des satellites, et puisque nous en sommes maintenant à l'ère des câbles coaxiaux et de la télédiffusion par câble, il s'agit plutôt de rapprocher la télégraphie et la téléphonie dans leur application et leur utilisation, du matériel utilisé, en particulier, et à certains égards des activités du monde de la radiodiffusion. Par conséquent, le gouvernement a trouvé souhaitable en ce moment de transférer la responsabilité de la réglementation de la télégraphie et de la téléphonie, qu'il réglemente, à l'organisme principalement responsable de la réglementation des communications assurées par radiodiffusion.

Le sénateur Connolly: Est-il exact de dire qu'il n'y aura pas réellement de transfert maintenant? Je suppose qu'il y en a un dans une certaine mesure, mais enfin, vous vous proposez, en vertu de la présente mesure législative, de mettre fin à toute compétence de la Commission canadienne des transports en ce qui concerne les domaines que vous venez de décrire, et d'en charger l'organisme qui doit être institué en vertu du présent projet d loi, n'est-ce pas?

M. Buchan: C'est très exact, sénateur, il y a une exception, et il s'agit des affaires en instance devant la CCT.

Le sénateur Connolly: Jusqu'à ce qu'elles soient réglées, la Commission canadienne des transports garde sa compétence. Par la suite, tous ces cas seront portés devant l'organisme qui doit être institué en vertu de la présente mesure législative.

M. Buchan: Oui, c'est exact.

Le sénateur Graham: Je me demande si le personnel qui assure actuellement l'application de ce genre particulier de mesure législative et qui s'occupe des affaires du comité des télécommunications, sera automatiquement muté de la CCT.

M. Buchan: Monsieur le Président, on m'a laissé entendre qu'on étudie actuellement la possibilité de muter certains fonctionnaires de la CCT, chargés principalement de la réglementation des activités dans le domaine de la télégraphie et de la téléphonie, au nouveau CRTC. Le nombre de fonctionnaires en cause est relativement réduit: environ 10 ou 12, m'a-t-on dit, et qui ont travaillé

surtout dans le domaine des télécommunications. Certains des employés de la CCT ont travaillé en partie dans ce domaine, et se sont en partie occupés des autres activités de la Commission.

Le sénateur Graham: Le nombre de vos commissaires employés à plein temps sera donc de 9, au lieu de 5.

M. Buchan: C'est exact.

Le sénateur Graham: Est-il juste de dire, j'en ai entendu parler dans le passé, que la charge de travail du CRTC, a certaines de ses audiences a été si élevée qu'on a dû diviser les audiences, et faire certains des commissaires entendre certaines des demandes, tandis que d'autres commissaires en écoutaient d'autres, en même temps, dans diverses salles de congrès pour ainsi dire? Est-ce exact?

M. Buchan: C'est exact, monsieur.

Le sénateur Graham: L'efficacité du CRTC s'en est-elle ressentie d'une façon quelconque?

M. Buchan: M. le président, je ne pense pas, en toute déférence, qu'il serait approprié que je formule des observations au sujet du travail du CRTC.

Le sénateur Connolly: Non, mais vous pouvez répondre à la question, peut-être d'une autre façon, ou certes, peut-être en répondant à la question suivante: pensez-vous que l'affectation d'un plus grand nombre d'employés au CRTC contribuera à l'amélioration de son efficacité en ce qui concerne les audiences? Votre réponse ne portera pas atteinte aux activités actuelles de cet organisme, parce que nous ne vous embarrasserons pas en vous posant des questions portant sur sa politique, mais nous essayerons de découvrir l'objectif du changement.

M. Buchan: Je pense que la seule observation que je puisse formuler au sujet du travail du CRTC, est que dans de nombreuses sphères on a loué sa souplesse, et parce qu'également, il a été disposé à quitter la région de la capitale pour aller tenir ses audiences à la campagne. Il a acquis la réputation de faire preuve de sympathie, de souplesse et de prononcer très rapidement ses décisions, lorsqu'on considère son caractère d'organisme de réglementation. Quant à savoir si un transfert des responsabilités du Comité des télécommunications lui apportera un surcroît de travail, je pense que c'est principalement la raison du recrutement de 4 nouveaux commissaires. La nouvelle commission, le nouveau CRTC, recruteront également du personnel de soutien et des agents supplémentaires dès la promulgation et la mise en vigueur du présent projet de loi. On m'a seulement laissé entendre qu'ils recruteront un nombre d'employés plus élevé que celui qui est actuellement au service du Comité des télécommunications de la CCT.

Le sénateur Connolly: Le volume de travail accompli actuellement dans ce domaine, à la fois par la CCT et ses comités, dont l'un sera aboli, et le CRTC, augmente-t-il?

M. Buchan: Oui, le volume de travail augmente, à mesure que les services de télécommunications du Canada prennent de l'expansion.

Le sénateur Connolly: Diriez-vous que le taux de croissance est élevé ou réduit, ou peut-on envisager qu'il continuera à augmenter? Voyez-vous, le gouvernement vient ici nous dire qu'il veut nommer 5 membres supplémentaires à une Commission. Nous voulons savoir ce qui justifie autant de membres supplémentaires qui seront chargés d'effectuer le travail accompli par un plus petit nombre, probablement, un de moins, compte tenu de la question du sénateur Bourget.

M. Buchan: Monsieur le président, je ne veux pas réellement m'engager dans le domaine de la politique gouvernementale.

Le sénateur Connolly: C'est inutile. En réalité, vous ne devez parler que de la charge de travail, des perspectives dans l'industrie et des éléments nécessaires au fonctionnement de services efficaces, parce qu'en fait on envisage d'instituer un service de réglementation. Si l'on constate la nécessité de recruter un plus grand nombre d'employés pour assumer l'application de ces règlements, dans ces conditions, il n'y a pas de difficultés à cet égard en ce qui concerne le présent projet de loi.

M. Buchan: Il s'agit d'une fonction de réglementation, mais elle est également quasi judiciaire. A ce titre, elle porte sur une activité qui, ces dernières années, a reçu une attention croissante. Je peux signaler une activité particulière du Comité des télécommunications, dont le CRTC s'occupera à l'avenir avec le nombre accru des commissaires, à savoir les demandes d'augmentation de tarif des transporteurs ordinaires et je pourrais mentionner en particulier Bell Canada. En distant cela, je pense que les sénateurs sont au courant de l'étendue de la publicité et de l'intérêt public qui suivent une demande d'augmentation de tarif par une société comme Bell Canada. Je pense aussi que les sénateurs sont également au courant que l'intérêt et l'activisme des consommateurs dans ce domaine sont tels qu'il faut nécessairement instituer un organisme quasi judiciaire de cette nature, doté d'un personnel approprié et auquel les Canadiens peuvent avoir recours pour présenter leurs observations sur une question comme celle de l'augmentation des tarifs de Bell Canada. Bien entendu, cela ne s'applique pas seulement à cette société, il y a également d'autres transporteurs ordinaires qui relèvent de la compétence fédérale.

Le sénateur Connolly: Tout genre de transporteur ordinaire se présentera désormais devant ce nouvel organisme à l'égard des demandes de tarifs.

M. Buchan: Les demandes de tarif concernant la téléphonie et la télégraphie qui sont réglementées par le gouvernement fédéral.

Le sénateur Flynn: La transmission par câble relève actuellement du comité de la Commission des transports?

M. Buchan: Elle est actuellement réglementée par le CRTC.

Le sénateur Flynn: Comment se fait-il qu'on l'ait attribuée au CRTC plutôt qu'à la Commission des transports. Était-ce simplement parce que c'était lié à la télévision? Je ne pense pas qu'on en parle dans la Loi.

M. Buchan: Je pense, sénateur, que cette question va droit au cœur de l'une des raisons pour lesquelles le

gouvernement a jugé souhaitable de confier le comité des communications au nouveau CRTC parce qu'à première vue, l'équipement de transmission par câble peut ressembler à celui de la téléphonie parce que nous parlons d'un câble coaxial mais il s'agit de fait de diffusion.

Le sénateur Flynn: La transmission d'une activité de radiodiffusion.

Le sénateur Connolly: C'est plutôt technique mais c'est important.

Le sénateur Flynn: C'est une des principales raisons de ce projet de loi en tout cas.

Le sénateur Connolly: Si je puis poursuivre, j'entend beaucoup parler de câble dans la région d'Ottawa surtout pour le canal 5 donc la réception laisse beaucoup à désirer. Appartiendra-t-il à cet organisme de prendre des mesures au sujet de service vendu au public et qui ne semble pas être tout à fait aussi satisfaisant que le service assuré à d'autres canaux?

M. Buchan: Oui, cette question relève du CRTC, dans sa réglementation de la télédiffusion et des entreprises de réception qui est le nom légal des sociétés de télédiffusion par câble utilisé dans la revision de leurs permis. Il lui appartient de prendre toute mesure nécessaire afin de veiller à ce que les services assurés soient conformes aux normes appropriées.

Le sénateur Connolly: A-t-il à l'heure actuelle cette capacité et cette responsabilité?

M. Buchan: Il a cette responsabilité parce que le cable est considéré comme une entreprise de réception et de diffusion et il relève donc de l'actuel CRTC.

Le sénateur Flynn: A-t-on utilisé à dessein le mot «responsabilité» et non pas le mot «capacité» dont avait parlé le sénateur Connolly?

M. Buchan: Je n'avais pas du tout l'intention de faire une distinction précise.

Le sénateur Flynn: En quoi consiste donc la «capacité»? Tous ceux qui assurent une transmission télévisée par câble obtiennent-ils un permis du CRTC à l'heure actuelle?

Le président: Oui.

Le sénateur Flynn: J'aimerais bien que le témoin réponde, monsieur le président.

Le président: Je voulais tout simplement rendre service.

M. Buchan: Monsieur le président, j'aimerais mieux que notre conseiller juridique s'occupe de cette question, en l'occurrence M. Bluteau.

Le sénateur Connolly: Il est peut-être injuste de poser ces questions, mais il serait quand même utile d'avoir des renseignements à ce sujet.

[*Texte*]

M. André Bluteau, chef de contentieux, ministère des Communications: Les compagnies de diffusion par câble doivent faire une demande au CRTC. Évidemment, il y a quelques compagnies québécoises qui préfèrent ne pas faire de demande au CRTC, pour des raisons autres que celles du fédéral. Mais, à l'heure actuelle, tous les systèmes de radiodiffusion commerciaux, comme la compagnie de télévision Ottawa Cablevision, et ainsi de suite, font des demandes au CRTC. Les petits systèmes de télévision à antenne communautaire, supposons sur un bloc à appartements, ne font pas de demande, parce que, à l'heure actuelle, le CRTC . . .

Le sénateur Flynn: Le débat n'est pas tranché entre le fédéral et les provinces sur la question de la télévision par câble?

M. Bluteau: Non. A l'heure actuelle, vous savez probablement qu'il y a une dispute entre le fédéral, le Québec et d'autres provinces. Il y a, par exemple, Rogers Cable, et la question est présentement devant la Cour suprême.

Le sénateur Flynn: Ce serait un peu pour dissiper tout équivoque qu'il pourrait y avoir sur la juridiction entre la Commission des transports et le CRTC que vous mettez tout sous la même autorité, maintenant?

M. Bluteau: Je pense que l'opération, maintenant, est ce qu'on appelle la phase 2. On croit,—le gouvernement croit qu'il est préférable d'avoir un même organisme qui réglemente les deux aspects, c'est à dire l'aspect transmission ainsi que l'aspect diffusion, pour que, disons, ça marche un peu mieux. La question constitutionnelle, c'est à part.

Le sénateur Flynn: C'est parce que, pour le téléphone, dans le moment, quand il s'agit d'une compagnie qui opère dans plusieurs provinces, il n'y a pas de doute que c'est la Commission des transports qui a juridiction?

M. Bluteau: Oui.

Le sénateur Flynn: Maintenant, dans le cas de compagnies de téléphone opérant dans une seule province, cela reste encore sous la juridiction des commissions provinciales?

M. Bluteau: A moins qu'il y ait une déclaration sur l'intérêt général du Canada, sous l'article 92.

Le sénateur Flynn: Je sais, mais il n'y en a pas dans le moment.

M. Bluteau: Oui, il y a la B.C. Telephone.

Le sénateur Flynn: Est-ce que B.C. Telephone a fait sa demande?

M. Bluteau: Bien, ils ont eu des extensions mineures.

Le sénateur Flynn: C'est bien utile pour eux de sortir de la province de la Colombie-Britannique.

M. Bluteau: Oui.

Le sénateur Flynn: C'est bien utile pour eux aussi, d'avoir cette déclaration, dans le moment.

M. Bluteau: Oui.

[*Traduction*]

Le sénateur Connolly: Puis-je reprendre l'autre argument dont nous parlions et poser la question suivante: En vertu de l'arrangement actuel, le CRTC a-t-il une responsabilité de contrôle du service assuré par divers détenteurs de permis, par exemple en ce qui concerne le Canal 5 dans la région?

[*Texte*]

M. Bluteau: Le problème qui se pose à ce système dépend de la qualité des installations. La politique actuelle est progressive, les systèmes sont remplacés peu à peu. Le niveau de réglementation, au niveau technique, est d'une qualité de plus en plus grande, mais il y a parfois des cas historiques. Le problème s'est posé il y a dix ans, ou cinq ans, et peu à peu les directeurs techniques des communications essaient d'améliorer la qualité des services.

[*Traduction*]

Le sénateur Connolly: Mais vous n'assurez pas le service; le service est assuré par le détenteur de permis.

[*Texte*]

M. Bluteau: Non. Mais ils doivent recevoir un certificat technique du ministre des Communications disant que leur système est apte à transmettre les émissions d'une qualité satisfaisante selon les normes du CRTC. Et puis, la politique actuelle, étant donné le montant de l'investissement, c'est de le faire d'une façon progressive.

[*Traduction*]

Le sénateur Connolly: À mon avis, le consommateur réagira d'une façon bien simple à la réponse que vous avez donnée: Par exemple dans le cas du Canal 5 dans la région d'Ottawa, la qualité est mauvaise et l'est depuis de nombreuses années. Cependant, au Canal 7 la qualité est très bonne. Si l'un peut assurer un bon service, pourquoi pas l'autre? Certes, c'est une question d'installation adéquate?

[*Texte*]

M. Bluteau: Monsieur le président, la question demande une réponse techniques hors de mon domaine. Les canaux sont soumis à interférence de la part des émissions de télévision conventionnelles. Je ne suis pas tellement au courant de la configuration des canaux ici, mais il est fort possible que la qualité inférieure au Canal 5, ou au Canal 7, est due à l'interférence possible d'autres compagnies. Dans ce cas-ci, le CRTC doit décider quel canal doit être transmis sur un canal de qualité inférieure.

Le sénateur Flynn: C'est surtout un problème géographique. C'est un problème géographique parce que, à Québec, Radio-Canada opère très mal dans plusieurs endroits de la ville, tandis que le Canal 4, CFCM Télévision est excellent à peu près partout, sauf dans le bas de la ville, au pied du cap Diamant.

M. Bluteau: De plus, la télévision conventionnelle crée de l'interférence sur les canaux de télédiffusion.

[*Traduction*]

Le sénateur Connolly: Permettez-moi de poser une question au sujet de l'article 5 du projet de loi prévoyant que les personnes qui ont des intérêts à l'extérieur ne peuvent pas être nommées à la Commission. Je présume qu'il s'agit d'éviter un conflit d'intérêt à ceux qui doivent être nommés à cet organisme. Vu la nature de cet article, y a-t-il risque de ne pouvoir obtenir de personnel approprié, informé et ayant de l'expérience pour faire le travail de l'organisme qui doit être institué? Vous adressez-vous surtout à l'industrie pour obtenir ce personnel, ou essayez-vous plutôt d'obtenir un personnel qui n'a pas les connaissances techniques voulues mais qui a du jugement et d'autres qualités?

[*Texte*]

M. Bluteau: Si on se réfère à l'expérience passée, l'industrie n'a pas fourni tous les commissaires. De plus dans le passé, il n'y a pas eu de prohibition quant à l'engagement de gens compétents pour faire le travail à la fois au CTC et au CRTC. Le CTC a une clause similaire.

Le sénateur Flynn: Une clause similaire?

[*Traduction*]

La même situation s'applique à la Commission canadienne des transports.

[*Texte*]

Le sénateur Bourget: Est-ce que les normes mentionnées à l'article 5 s'appliquent aux membres à plein temps et à ceux à temps partiel aussi?

M. Bluteau: Oui.

[*Traduction*]

Le sénateur Connolly: Mais malgré une disposition semblable, vous n'auriez aucune difficulté à obtenir suffisamment de candidats d'expérience pour la dotation en personnel du Conseil.

[*Texte*]

M. Bluteau: Dans le passé, la réponse est non. Dans l'avenir, je crois que nous pouvons présumer la même chose.

Le sénateur Bourget: Au sujet de ces nominations, lorsque le bill a été présenté au Sénat par le sénateur Forsey, il a fait mention que le ministre avait fait certaines avances ou certaines propositions aux gouvernements provinciaux pour que les gouvernements provinciaux puissent nommer certains membres de la Commission. A ce moment-là, comme le sénateur Forsey l'a expliqué, il n'était pas certain si les provinces avaient accepté l'offre du ministre. Est-ce qu'il y a eu de nouveaux développements depuis ce temps-là?

M. Bluteau: Je pense que la réponse peut être ceci: c'est que les provinces, quoique ce ne soit pas suffisant ont reçu une offre de participation pour la nomination de commissaires à temps partiel de la Commission. Il y a présentement des discussions et, comme vous le savez, la Conférence des ministres des communications a été ajournée au mois de juillet. Pour ces raisons, ma réponse doit être globale. C'est une discussion qui va continuer en juillet.

Le sénateur Bourget: Au sujet du rôle que jouent les membres à temps partiel, quel est ce rôle? Combien de fois se réunissent-ils? Est-ce qu'ils se réunissent souvent?

M. Bluteau: Oui. A temps partiel, leur rôle est limité à la radiodiffusion. Leur rôle est limité à la radiodiffusion et non pas au télégraphe et au téléphone. A l'heure actuelle, ils sont impliqués dans les décisions de licences pour la radiodiffusion. Ils participent, ils conseillent à l'audition et participent aussi à la décision finale. Mais, leur rôle est limité à la radiodiffusion. Ils participent à la demande du Président du CRTC.

Le sénateur Bourget: Est-ce que ces membres à temps partiel représentent les dix provinces? Est-ce pour cela qu'on en a nommé dix?

M. Bluteau: Non. Le nombre dix était là avant. C'est qu'ils représentent les régions, dans un sens large, dans le sens qu'il y a des gens de Montréal, des gens de Toronto, des gens des Prairies, et des gens des Maritimes. Mais, ils sont nommés sans consultation avec les provinces, comme pour toutes les autres commissions.

Le sénateur Bourget: Mais, est-ce que dans l'offre que faisait, ou a fait le ministre aux provinces, cela ne voudra pas dire que, plus tard, lorsque cette question sera réglée, cette question de politique, il n'y aura pas un représentant à temps partiel ou permanent, de chacune des provinces?

M. Bluteau: Mais, je crois que l'offre qui peut être faite avec le Bill C-5, c'est une offre de consultation des provinces quant à la nomination d'un candidat pour venir, à temps partiel, même si on le veut à plein temps. Ce n'est seulement qu'une consultation. La personne nommée ne pourra pas représenter la province, parce qu'elle doit être membre d'un conseil fédéral, soumis au contrôle des tribunaux ordinaires, et à son serment d'office. C'est là l'offre du fédéral dans ce cas-ci, je pense.

Le sénateur Bourget: Merci.

M. Bluteau: De rien, sénateur.

[*Traduction*]

Le sénateur Connolly: Selon moi, l'article 5 est un article extrêmement important pour un bill comme celui que nous étudions; en effet, il peut parfoir surgir des conflits d'intérêts dans cette industrie. Toutefois, en ce qui concerne la réponse à la question d'ordre général que j'ai posée précédemment, je suppose que si vous avez besoin d'inclure au Conseil des personnes possédant une formation technique, qu'il s'agisse de membres à temps partiel ou de membres à temps plein, il faudra tout simplement que les candidats rompent tout lien qu'ils pourraient avoir avec l'industrie.

M. Buchan: Monsieur le président, il est question dans l'article 5 de «quelque intérêt pécuniaire ou intérêt de propriétaire». Du point de vue de la radiodiffusion, pour en rester à ce domaine, l'actuel vice-président du CRTC, Harry Boyle, est très bien connu, étant donné ses antécédents dans le domaine de la radiodiffusion, domaine qu'il connaît d'ailleurs très bien.

En ce qui concerne les conflits d'intérêt, il est question à l'article 5 «d'intérêt pécuniaire ou d'intérêt de propriétaire;» cela signifie, et c'est normal dans les circonstances, qu'un commissaire doit se défaire de ses actions.

Vous vous préoccupez peut-être de savoir comment nous pourrons retenir les services de personnes possédant une formation technique et de l'expérience dans le domaine de la gestion de cette industrie, puisqu'il est par conséquent fort possible que ces personnes aient acquis des actions dans une entreprise de radiodiffusion. Il ne faut pas oublier que la Commision pourra compter sur les services d'un personnel permanent; et ces personnes auront recours à leur compétence technique et à leur expérience dans cette industrie, lorsqu'elles auront à conseiller les commissaires avant que ceux-ci ne rendent une décision.

Le sénateur Flynn: Quelqu'un ne pourrait pas acheter des actions d'une compagnie de téléphone qui est exploitée dans une seule province et qui ne relève pas de la juridiction du Conseil. Il ne pourrait acheter ou détenir des actions de ce genre, même si la transaction ne se rapportait pas à ses responsabilités. Je crois qu'il vous faudra définir un domaine très vaste.

[*Texte*]

M. Bluteau: Est-ce qu'il faut répondre à la question?

Le sénateur Flynn: Non, c'est un commentaire.

[*Traduction*]

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Flynn: Je propose que nous rapportions le bill.

Le président: Devons-nous rapporter le bill immédiatement, ou l'étudier article par article?

Le sénateur Connolly: Nous connaissons assez bien tous les articles du bill et les témoins ont fait des observations très judicieuses.

Le président: Le sénateur Flynn, appuyé par le sénateur Eudes, propose que le bill soit rapporté au Sénat sans amendement. Est-ce convenu?

Des voix: Convenu.

Le président: Je tiens à remercier les témoins de leurs déclarations claires et concises au sujet des objectifs du bill.

Le Comité suspend ses travaux.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974-1975

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Vice-président: L'honorable MAURICE BOURGET, C.P.

Fascicule n° 10

LE MERCREDI 18 JUIN 1975

Examen de l'exécution budgétaire intitulée:

«Les Beaux Dimanches»

RAPPORT DU COMITÉ

[illegible]

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974-1975

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Vice-président: L'honorable MAURICE BOURGET, C.P.

Fascicule n° 10

LE MERCREDI 18 JUIN 1975

Examen de l'émission télévisée intitulée:

«Les Beaux Dimanches»

RAPPORT DU COMITÉ

28735—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget, C.P.

et les honorables sénateurs:

Blois	Lawson
Bourget	McElman
Burchill	Molgat
Davey	O'Leary
Denis	*Perrault
Eudes	Petten
*Flynn	Prowse
Forsey	Riley
Graham	Smith
Haig	Sparrow
Langlois	Welch—(20)

(Quorum 5)

**Membres d'office*

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat du 31 octobre 1974:

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Denis, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner l'émission intitulée: «Les beaux dimanches», télévisée le 28 avril 1974 sur le réseau français de la Société Radio-Canada, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Rapport du comité

Le mercredi, 18 juin 1975.

Conformément à l'ordre de renvoi du Sénat du 31 octobre 1974, le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications a examiné la revue intitulée: «UN SHOW QUI M'TENTE AVEC DU MONDE QUE J'AIME» faisant partie de l'émission «Les beaux dimanche», télévisée le 28 avril 1974, sur le réseau français de la Société Radio-Canada.

Ordre de renvoi:

«Extrait des procès-verbaux du Sénat du 31 octobre 1974:

L'honorable sénateur Langlois propose, appuyé par l'honorable sénateur Denis, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications soit autorisé à examiner l'émission intitulée: «Les beaux dimanches», télévisée le 28 avril 1974 sur le réseau français de la Société Radio-Canada, et à faire rapport à ce sujet.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier».

Comme il appert au journal des Débats du Sénat du 31 octobre 1974, le but recherché par la motion visant l'ordre de renvoi était de saisir l'occasion de l'émission en question pour permettre au Comité de faire une revue de la programmation de la Société Radio-Canada en regard des objectifs recherchés par la *Loi sur la radiodiffusion.*

Votre comité a tenu deux séances d'étude sur l'examen de l'émission en question, soit les 28 novembre 1974 et 19 février 1975. Au cours de la première séance, M. Laurent Picard, Président de la Société Radio-Canada et M. Raymond David, Vice-président et directeur-général, Division des Services français ont été entendus comme témoins. Étaient également présents mais n'ont pas été entendus, M. Ron C. Fraser, Vice-président aux Affaires générales et adjoint du Président; M. Don MacPherson, Vice-président et directeur-général, Division des Services anglais; M. Pierre Desroches, Vice-président à la Planification; M. Denis Harvey, Sous-directeur général adjoint, Division des Services anglais; M. Jean-Marie Dugas, Directeur de la télévision français; M. Marc Thibault, Directeur de l'information, Division des Services français; Maître Jacques Alleyn, Chef du Service juridique.

A cette même séance le film kinescopique de l'émission fut visionné par le comité et les sénateurs anglophones ont pu bénéficier d'une interprétation simultanée de la bande sonore.

Il fut mis en preuve par les témoins de la Société Radio-Canada que le texte de l'émission avait été écrit par cinq auteurs. Il fut également établi que le texte du programme n'avait pas été soumis à l'approbation des officiers de la Société, ni de la direction des programmes, et que seul le Chef des services de variétés l'avait accepté sans autre revision. Aucune preuve ne fut offerte à l'effet que la Société exerçait un contrôle quelconque sur la qualité des programmes. Toutefois, à la demande du comité, un haut fonctionnaire de la Société a révélé qu'il existait un manuel appelé «Politique des Programmes» servant de guide aux réalisateurs, journalistes et cadres et approuvé par le Conseil d'Administration. A la demande des membres du comité, le Président de la Société prit l'engagement de mettre ce manuel à la disposition des membres du comité ce qui fut fait ultérieurement.

En réponse aux nombreuses observations des membres du comité à l'effet que l'émission était de très mauvais goût, contenait des expressions vulgaires et offensantes et un message visant à ridiculiser l'autorité constitutionnelle du pays et à détruire l'unité nationale en tentant de démontrer une prétendue inégalité de traitement entre les divers groupes ethniques du pays, les témoins de la Société répondirent qu'il s'agissait tout simplement d'une satire susceptible d'interprétations diverses mais tout de même acceptable selon les barêmes établis ailleurs, notamment en Grande-Bretagne et en France.

Il fut rappelé à ces témoins que l'émission devait plutôt être jugée en tenant compte du contexte politique du Québec et que dans ce contexte, le texte, selon certains sénateurs, contenait un message séparatiste.

Les hauts fonctionnaires de la Société Radio-Canada ont mis en doute les commentaires de certains sénateurs à l'effet que l'émission en question contenait un message déguisé en faveur du séparatisme. Toutefois, il est de notoriété publique que très souvent les réalisateurs ou commentateurs de la Société Radio-Canada prennent un avantage indu de leurs fonctions pour la propagation d'idées séparatistes. Une telle attitude a été dénoncée publiquement à plusieurs reprises et, à titre d'exemple, tout dernièrement, soit le 1er avril 1975, le journal LE DEVOIR de Montréal dans un éditorial, signé par M. Claude Ryan, faisait allusion à cette attitude des employés de la Société Radio-Canada dans les termes suivants:—

«Dans d'autres domaines, notamment dans le domaine de la radiodiffusion, Ottawa nous a habitués depuis longtemps à une tout autre approche, Radio-Canada, en particulier, est un organisme qui relève de l'autorité du gouvernement central. Or, nulle part, l'idée séparatiste n'a trouvé à s'exprimer aussi librement qu'à Radio-Canada. Très souvent—sans que personne du JOUR ait jamais trouvé à s'en étonner—on a eu l'impression que les protagonistes de cette idée étaient beaucoup plus solidement implantés à Radio-Canada que leurs adversaires. Scandalisés, de nombreux critiques ont souvent demandé s'il était normal que les fonds fédéraux qui alimentent Radio-Canada servent ainsi à la destruction de la fédération.»

A la séance du 19 février 1975, M. Pierre Juneau, Président du Conseil de la Radio-Télévision canadienne fût le seul témoin.

Questionné à l'égard de l'article 3 de la *Loi sur la radiodiffusion* qui établit la politique de la radiodiffusion du Canada, ainsi que de l'article 16 de la même Loi, qui décrit les pouvoirs du Conseil, M. Juneau répondit que le Conseil a un pouvoir général de réglementation et de surveillance. Il ajouta qu'il semble y avoir dans l'article 3 une insistance de la part du législateur pour faire porter le poids de la responsabilité des émissions individuelles sur les détenteurs de licences eux-mêmes, et non sur le Conseil de la Radio-Télévision canadienne, sous la seule réserve des lois et règlements généralement applicables.

M. Juneau fit aussi mention du règlement n° 5 du Conseil de la Radio-Télévision canadienne qui interdit à une station, ou un exploitant de licence, de diffuser,

a) Toute chose contraire à la loi;

b) Des propos offensants contre toute race, religion ou croyance;

c) Tout langage obscène, indécent ou profane;

d) Toute nouvelle fausse ou trompeuse, sachant qu'elle est fausse ou trompeuse.

Au sujet des violations du règlement et des sanctions applicables, M. Juneau déclara qu'il faut d'abord prendre des procédures légales devant les tribunaux à la suite d'une violation du règlement. C'est donc à la Cour qu'il appartient de déterminer, selon le cas, quelle est la pénalité imposable. Il ajouta que lorsque le Conseil s'aperçoit qu'on a enfreint le règlement, le Conseil avertit le poste en question, et s'il y a preuve de négligence ou de mauvaise volonté, le Conseil poursuit devant les tribunaux.

A une question concernant le sous-alinéa (*b*) de l'article 3 de la Loi, M. Juneau répondit: «Je pense que l'intention de la Loi n'était pas que le Conseil de la Radio-Télévision canadienne exprime un jugement sur chacun des programmes de radio-télévision au Canada.» Plus loin, M. Juneau ajouta que sûrement qu'il serait contraire à la Loi pour un poste du secteur public ou privé d'avoir une politique éditoriale générale visant à détruire l'unité nationale.

Il ajouta aussi en réponse à une question que, d'après lui, la meilleure manière d'éviter la répétition des abus à l'avenir, serait que le public fasse connaître sa désapprobation aux autorités du Conseil de la Radio-Télévision canadienne et de la Société Radio-Canada.

Revenant sur la question d'intervention du Conseil de la Radio-Télévision canadienne, un membre du comité posa la question suivante: (traduction) «On a prétendu, depuis fort longtemps qu'il ressort de certaines émissions de fond qui entrent dans la programmation de certains réseaux, au Québec notamment où il existe un réseau français, une tendance à favoriser jusqu'à un certain point le séparatisme. Le cas échéant, faudrait-il que le public porte plainte pour que vous réagissiez, ou existe-t-il un mécanisme quelconque qui vous permette de surveiller une station ou un réseau particulier, ou tout autre organisme de diffusion relevant de votre compétence, afin de vous assurer qu'on n'y diffuse pas d'émissions contraires à l'unité nationale que vous avez pour mandat d'assurer?» La réponse de M. Juneau en résumé fut la suivante: (traduction) «Un tel mécanisme n'existe pas. Nous n'assurons pas cette surveillance systématiquement, si l'on entend par là qu'il nous faudrait déterminer, en effectuant des calculs méticuleux, voire mathématiques, s'il existe un désiquilibre, si une importance plus grande est attachée à certaines opinions, au détriment d'opinions divergentes.» Il ajouta ceci: (traduction) «*Je ne dis pas que nous ne devrions pas le faire*».

A la suite de cette réponse de M. Juneau, on lui fit remarquer *qu'en vertu du mandat du Conseil de la Radio-Télévision canadienne, il est du devoir du Conseil d'exercer une certaine surveillance, surtout lorsque l'unité nationale est menacée et que dans un tel cas, il conviendrait de mettre sur pied un mécanisme permanent quelconque afin de combler la lacune.*

Il appert clairement du témoignage de M. Juneau que le Conseil de la Radio-Télévision canadienne n'exerce aucune surveillance directe sur la qualité des programmes de la Société Radio-Canada ou des postes du secteur privé en regard des objectifs établis par la *Loi sur la radiodiffusion* et des règlements applicables. M. Juneau a en outre admis que le Conseil de la Radio-Télévision canadienne dispose d'aucun équippement de surveillance des programmes, ne pose aucun geste sans avoir au préalable reçu une plainte. Il semble que le Conseil de la Radio-Télévision canadienne limite ainsi son rôle de surveillance par une interprétation trop étroite de l'alinéa (*c*) de l'article 3 de la *Loi sur la radiodiffusion* où il est dit:

> *c*) que toutes les personnes autorisées à faire exploiter des entreprises de radiodiffusion sont responsables des émissions qu'elles diffusent, mais que le droit à la liberté d'expression et le droit des personnes de capter les émissions, sous la seule réserve des lois et règlements généralement applicables, est incontesté.

Une telle interprétation de l'alinéa ci-dessus est caractérisée par l'opinion de M. Juneau lorsqu'il dit:

> «Le texte de la loi dit clairement, qu'en ces matières il doit y avoir une liberté d'expression, et, la liberté d'expression quand on l'établit, implique inévitablement des excès.»

A l'égard de cette attitude du Conseil de la Radio-Télévision canadienne il est bon de rappeler les objectifs suivants énumérés à l'article 3 de la *Loi sur la radiodiffusion* qui établit la politique de la radiodiffusion pour le Canada.

"Il est, par les présentes, déclaré:

a) que les entreprises de radiodiffusion au Canada font usage de fréquences qui sont du domaine public et que de telles entreprises constituent un système unique, ci-après appelé le système de la radiodiffusion canadienne, comprenant des secteurs public et privé;

b) que le système de la radiodiffusion canadienne devrait être possédé et contrôlé effectivement par des Canadiens de façon à sauvegarder, enrichir et raffermir la structure culturelle politique, sociale et économique du Canada;

c) que toutes les personnes autorisées à faire exploiter des entreprises de radiodiffusion sont responsables des émissions qu'elles diffusent, mais que le droit à la liberté d'expression et le droit des personnes de capter les émissions, sous la seule réserve des lois et règlements généralement applicables, est incontesté;

d) que la programmation offerte par le système de la radiodiffusion canadienne devrait être variée et compréhensive et qu'elle devrait fournir la possibilité raisonnable et équilibrée d'exprimer des vues différentes sur des sujets qui préoccupent le public et que la programmation de chaque radiodiffuseur devrait être de haute qualité et utiliser principalement des ressources canadiennes créatrices et autres;

g) que le service national de radiodiffusion devrait (iv) contribuer au développement de l'unité nationale et exprimer constamment la réalité canadienne;

j) que la réglementation et la surveillance du système de la radiodiffusion canadienne devraient être souples et aisément adaptables aux progrès scientifiques ou techniques;

et que la meilleure façon d'atteindre les objectifs de la politique de la radiodiffusion pour le Canada énoncée au présent article consiste à confier la réglementation et la surveillance du système de la radiodiffusion canadienne à un seul organisme public autonome.»

Le Conseil de la Radio-Télévision canadienne a été créé par la Partie II de la *Loi sur la radiodiffusion* et l'article 15 de la Loi détermine les objets de ce Conseil qui sont de réglementer et surveiller tous les aspects du système de la radiodiffusion canadienne en vue de mettre en œuvre la politique de radiodiffusion énoncée par l'article 3 de ladite loi. La Partie III pourvoit à l'établissement de la Société Radio-Canada. L'article 39 établit les objets et pouvoirs de la Société et l'alinéa I dit clairement que la Société est établie «afin de fournir le service national de radiodiffusion envisagé à l'article 3 de la même loi.» En outre l'alinéa 3 de l'article 39 ajoute que la Société est liée par les Parties I et II de la *Loi sur la radiodiffusion*.

Il ne fait aucun doute que la Société Radio-Canada est absolument tenue de respecter les objectifs prévus par la loi pour la réalisation de la politique de la radiodiffusion au Canada, lesquels objectifs particuliers sont énumérés à l'article 3 de la *Loi sur la radiodiffusion*.

CONCLUSIONS

(1) Votre Comité n'est nullement désireux de s'ériger en organisme de censure de la programmation de la Société Radio-Canada. Mais, bien que l'émission ne contienne pas des éléments suffisants pour justifier une critique sévère de la programmation de la Société Radio-Canada en général, ladite émission appartient à une catégorie de programmes que la Société devrait éviter de présenter au public canadien. Toutefois, le Comité était justifié de saisir cette opportunité pour faire une étude de la programmation de la Société et du contrôle exercé par le Conseil de la Radio-Télévision canadienne en vue de la réalisation des objectifs établis par la *Loi sur la radiodiffusion*.

(2) Votre Comité enfin tient à souligner à tous les responsables de l'application de la *Loi sur la radiodiffusion* que la Société Radio-Canada a, en vertu de l'article 39 de la Loi, la responsabilité particulière de fournir le service national de radiodiffusion envisagé par l'article 3, ce qui inclut, tout particulièrement l'obligation de «*contribuer au développement de l'unité nationale et exprimer la réalité canadienne*». La Société Radio-Canada ne doit donc pas être placée sur un pied d'égalité en regard de cette responsabilité particulière avec les propriétaires de postes du secteur privé, comme semblent le concevoir et la Société Radio-Canada et le Conseil de la Radio-Télévision canadienne.

(3) Vu les preuves recueillies, les textes de loi et autres étudiés, votre Comité croit que ni la Société Radio-Canada, ni le Conseil de la Radio-Télévision canadienne ne respectent intégralement les objectifs recherchés par la *Loi sur la radiodiffusion*. Il est impératif que ces manquements soient portés à la connaissance des ministres respectivement responsables de la radiodiffusion au Canada et de la Société Radio-Canada, ainsi que des hauts fonctionnaires du Conseil de la Radio-Télévision canadienne et la Société Radio-Canada.

Respectueusement soumis,

Le vice-président,
Maurice Bourget.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente à Information Canada, Ottawa, Canada

PREMIÈRE SESSION DE LA TROISIÈME LÉGISLATURE

1974-1979

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL BAIRD

Fascicule n° 11

LE MERCREDI 19 MAI 1976

Séance unique sur le Bill S-21, intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)

A regard de cette attitude du Conseil de la Radio-Télévision canadienne il est bon de rappeler les principes suivants énoncés à l'article 3 de la *Loi sur la radiodiffusion* qui établit la politique de la radiodiffusion pour le Canada:

"Il est par les présentes déclaré:

a) que les entreprises de radiodiffusion [illegible] font usage de fréquences qui sont du domaine [illegible] et que de telles entreprises constituent [illegible] unique, ci-après appelé le système de la radiodiffusion canadienne, comprenant des secteurs public et privé;

b) que le système de la radiodiffusion canadienne devrait être possédé et contrôlé efficacement par des Canadiens de façon à sauvegarder, renforcer et refléter la structure culturelle politique, sociale et économique du Canada;

c) que toutes les personnes autorisées à exploiter des entreprises de radiodiffusion [illegible] responsables des émissions qu'elles diffusent, sous réserve du droit à la liberté d'expression et du droit des personnes de capter les émissions dans la seule réserve des lois et règlements généralement applicables, soit [illegible];

d) que la programmation offerte par le système de la radiodiffusion canadienne devrait être variée et compréhensive et qu'elle devrait fournir la possibilité raisonnable et équilibrée d'exprimer des opinions différentes sur des sujets [illegible] publics et que la programmation de chaque radiodiffuseur devrait être de haute qualité et utiliser principalement des ressources canadiennes créatrices et autres;

e) que le service national de radiodiffusion devrait [illegible]

(iv) contribuer au développement de l'unité nationale et exprimer constamment la réalité canadienne;

f) que la réglementation et la surveillance du système de la radiodiffusion canadienne devraient être souples et assez adaptables aux progrès scientifiques ou techniques;

et que la meilleure façon d'atteindre les objectifs de la politique de la radiodiffusion pour le Canada énoncée au présent article consiste à [illegible] mentation et la surveillance du système de la radiodiffusion canadienne à un seul organisme [illegible] administrer.

Le Conseil de la Radio-Télévision canadienne [illegible] par la Partie II de la *Loi sur la radiodiffusion* [illegible] 15 de la Loi détermine les objets de ce Conseil qui sont de réglementer et surveiller tous les aspects du système de la radiodiffusion canadienne en vue de mettre en pratique la politique de radiodiffusion énoncée par l'article 3 de la dite Loi. La Partie III pourvoit à l'établissement de la Société Radio-Canada. L'article 29 énonce les [illegible] et pouvoirs de la Société et l'alinéa 1 (a) [illegible] la Société est établie afin de fournir le service [illegible] radiodiffusion envisagé à l'article 3 de la même [illegible]

[illegible] Radio-Canada et [illegible] Canada, Ottawa, Canada.

[illegible] Imprimeur de la Reine pour le Canada

[illegible] Canada, Ottawa, Canada.

[illegible] que la Société est [illegible] par les Parties I et II [illegible] sur la radiodiffusion.

Il ne fait aucun doute que la Société Radio-Canada est actuellement tenue de respecter les [illegible] prévues par la Loi pour la réalisation de la politique de la radiodiffusion au Canada, lesquels objectifs particuliers sont énumérés à l'article 3 de la Loi sur la radiodiffusion.

[illegible]

[illegible] n'est vraiment désireux de s'ériger en [illegible] des canaux de la programmation de la Société Radio-Canada. Mais bien que l'émission ne [illegible] par des éléments suffisants pour justifier [illegible] sphère de la programmation de la Société [illegible] en général, telle émission appartient [illegible] de programmes que la Société doit [illegible] au public canadien. Toutefois [illegible] de saisir cette opportunité [illegible] de la programmation de la [illegible] vue le Conseil de la [illegible] avec de la radiodiffusion [illegible] radiodiffusion.

(2) [illegible] Sous les rapports [illegible] la radiodiffusion [illegible] en vertu de [illegible] particulière [illegible] radiodiffusion en [illegible] tout particulièrement [illegible] au développement [illegible] et contribuer la réalité canadienne. La Société Radio-Canada ne doit donc pas être placée sur un pied d'égalité en regard de cette responsabilité particulière avec les propriétaires de postes du secteur privé, comme semblent le concevoir et la Société Radio-Canada et le Conseil de la Radio-Télévision canadienne.

(3) Les preuves recueillies, les textes de loi et autres données, votre Comité croit que ni la Société Radio-Canada, ni le Conseil de la Radio-Télévision canadienne ne respectent intégralement les objectifs réservés par la Loi sur la radiodiffusion. Il est impératif que ces manquements soient portés à la connaissance des ministres respectivement responsables de la radiodiffusion au Canada et de la Société Radio-Canada, ainsi que des hauts fonctionnaires du Conseil de la Radio-Télévision canadienne et de la Société Radio-Canada.

Respectueusement soumis,

Le président,
Maurice Bourget.

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974-1976

SÉNAT DU CANADA

DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

Fascicule nº 11

LE MERCREDI 19 MAI 1976

Séance unique sur le Bill S-34, intitulé:

«Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique»

RAPPORT DU COMITÉ

(Témoins: Voir le procès-verbal)

28737—1

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. Campbell Haig.

Vice-président: L'honorable Maurice Bourget.

Les honorables sénateurs:

Blois, F. M.
Bourget, M.
Burchill, G. P.
Davey, Keith
Denis, A.
Eudes, Raymond
*Flynn, Jacques
Forsey, E.
Graham, B. A.
Haig, C.
Langlois, L.
Lawson, E. M.
McElman, Charles
Molgat, G.
*Perrault, R. J.
Petten, W. J.
Prowse, J. H.
Riley, D. A.
Smith, D. (*Queen-Shelburne*)
Smith, George (*Colchester*)
Sparrow, H. O.—(20)

**Membres d'office*

(Quorum 5)

Ordre de renvoi

Extrait des procès-verbaux du Sénat, le mardi 18 mai 1976:

«Suivant l'Ordre du jour, le Sénat reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Thompson, appuyé par l'honorable sénateur Carter, tendant à la deuxième lecture du bill S-34, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique».

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le bill est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Thompson propose, appuyé par l'honorable sénateur Carter, que le bill soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Sénat,
Robert Fortier.

Procès-verbal

Le mercredi 19 mai 1976

Conformément à la motion d'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 10 h 30.

Présents: Les honorables sénateurs Haig (*président*), Bourget, Burchill, Denis, Eudes, Lawson, Molgat, Riley, Smith (*Colchester*) et Sparrow. (10)

Présent mais ne faisant pas partie du Comité: L'honorable sénateur Thompson.

Le Comité entreprend l'étude du bill S-34, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique».

Témoins:

Du ministère des Transports:

M. Stuart Grant,
Agent exécutif, Administration civile (sécurité);

M. L. Shields,
Conseiller, administration de l'air.

Les témoins répondent aux questions posées par les membres du Comité.

Après discussion et sur la motion de l'honorable sénateur Burchill, il est *décidé* de faire rapport du bill sans amendement.

A 11 h 15, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

Le Greffier du Comité,
Mme Aline Pritchard.

Rapport du comité

Le mercredi 19 mai 1976

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-34, intitulé: «Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique», a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 18 mai 1976, examiné le bill et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,

J. Campbell Haig.

Le comité sénatorial permanent des transports et des communications

Témoignages

Ottawa, le mercredi 19 mai 1976

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le bill S-34, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, se réunit aujourd'hui à 10 h 30 pour étudier le bill.

Le sénateur J. Campbell Haig (*président*) occupe le fauteuil.

Le président: Nous étudions le bill S-34, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique, que le sénateur Thompson a présenté le 13 mai dernier; le débat, au cours duquel le sénateur Grosart a prononcé un discours, s'est poursuivi hier soir.

Nos témoins du ministère des Transports sont M. Stuart Grant, agent exécutif, direction de l'administration civile (sécurité). Nous accueillons également M. L. Shields, conseiller, administration de l'air.

Le 13 mai dernier, le sénateur Thompson a présenté le projet de loi et, hier soir, le débat s'est poursuivi avec le discours du sénateur Grosart. Les deux représentants du ministère sont ici pour répondre aux questions qui n'ont pas été posées ou qui, posées à la Chambre, n'ont pas reçu de réponse. Voulez-vous faire une déclaration ou préférez-vous répondre directement aux questions?

M. Stuart Grant, agent exécutif, administration civile (sécurité), ministère des Transports: Monsieur le président, le sénateur Thompson voulait poser quelques questions lorsque nous avons présenté le sujet.

Le président: Sénateur Thompson, voulez-vous commencer?

Le sénateur Thompson: Merci, monsieur le président. Monsieur Grant, dans mon exposé, j'ai parlé des conventions de Tokyo, de La Haye et de Montréal. J'ai aussi indiqué le nombre de pays qui ont signé ces conventions. Cependant, j'ai, peut-être alors, abordé un sujet qui n'avait aucun lien avec le projet de loi. Je me demande si vous pourriez en parler.

M. Grant: Sénateur Thompson, il n'y a aucune rapport direct entre ces trois conventions et le texte de loi que nous étudions. Ces conventions datent, comme vous le savez de plusieurs années. Je pense qu'elles ont été signées en 1963, 1970 et 1971. Nous les avions citées dans notre exposé simplement pour indiquer que le Canada avait été l'un des tous premiers pays à ratifier ces conventions et à prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité aérienne, ainsi que pour manifester notre inquiétude envers les infractions alors commises à cet égard.

Le sénateur Thompson: J'ai parlé des conventions et des pays qui les sont signées. J'ai relu ces conventions (celles de Tokyo, de La Haye et de Montréal) et je me suis rendu compte que le nombre de pays signataires avait diminué considérablement lors de la convention de Montréal. Le sénateur Grosart en a déduit que certains pays ne signaient pas ces conventions parce qu'ils n'étaient pas prêts à le faire.

M.Grant: Je pense que cela dépend plus des dates des conventions; c'est-à-dire, de leurs dates d'entrée en vigueur. Il faut beaucoup de temps pour ratifier une convention internationale. La convention de Tokyo qui date de 1963, a été la première, c'est pourquoi, à mon avis, plus de pays ont ratifié cette convention que les deux autres.

Mais beaucoup de petits pays ne possèdent pas d'aviation. Ils sont membres de l'ONU, mais n'auraient aucun intérêt à ratifier ces conventions. Cependant, la plupart des pays importants et responsables qui exploitent un réseau international de transports aériens civils ont, dans la mesure du possible, ratifié ces conventions. Chaque pays a ses propres raisons de ne pas vouloir les ratifier ou d'en différer la ratification. Ce peut être des raisons administratives ou législatives. Comme je l'ai déjà dit, certains pays n'ont pas d'aviation donc ils auraient aucun intérêt à ratifier ces conventions. Chaque pays a ses raisons.

L'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est une branche technique des Nations Unies, s'efforce d'encourager les pays membres à ratifier ces conventions mais c'est tout ce qu'elle peut faire.

Je le répète, les trois conventions n'ont aucun rapport particulier avec le texte législatif que nous étudions actuellement. Je préciserai, cependant, que l'Organisation de l'aviation civile internationale a décidé de changer de tactique et a publié une annexe à la Convention de Chicago de 1944. Il s'agit de l'annexe 17 qui porte sur la sécurité de l'aviation civile. Elle recommande certaines pratiques et certaines normes que tous les pays devraient essayer d'appliquer pour assurer la sécurité dans l'aviation civile.

Après la publication de l'annexe, l'Organisation de l'aviation civile internationale a demandé aux pays membres de donner les raisons pour lesquelles ils ne pouvaient pas se plier aux conditions de celle-ci. Si l'Organisation n'a pas reçu de réponse avant un certain délai, elle suppose que les pays membres se plieront aux normes et aux pratiques recommandées.

C'est, sur le plan international, tout ce qu'on peut faire pour essayer d'encourager et d'obliger les États a appliquer certaines normes. Tous les pays n'appliquent pas les mêmes normes. Ils ne se sentent pas non plus liés par la même obligation que nous ni que la majorité des autres pays importants tels que la France, l'Allemagne, la Suisse et la Scandinavie qui survolent au Canada.

Le sénateur Thompson: Je voudrais vous poser une autre question. Nous savons qu'il est nécessaire et urgent d'adopter ce texte de loi à cause de la conférence sur l'habitat et des jeux olympiques. Mais je me demande,

ainsi que beaucoup d'entre nous, pourquoi ce projet a été tant retardé et pourquoi il n'a pas été introduit en Chambre en 1971, par exemple, lorsque des détournements d'avions se sont produits au Canada?

M. Grant: En 1971, ou à cette époque, le problème était surtout posé par les personnes qui entraient au Canada et qui y détournaient un avion. En fait, il y a eu 7 ou 8 détournements d'avion entre 1969 et 1972 au Canada. C'était là notre problème majeur. Avec l'aide du ministère de la Justice, nous avons fait adopter des textes de loi qui font désormais partie de la Loi sur l'aéronautique et qui obligeaient les transporteurs aériens canadiens au Canada à inspecter les passagers. De plus, le ministère des Transports a pris les autres mesures que nous jugions nécessaires, pour rehausser le niveau de sécurité.

Comme vous le savez, la menace qui planait sur l'aviation civile au Canada a considérablement diminué. Il n'y a pas eu de détournements d'avions réussis en Amérique du Nord au cours des trois dernières années. Il y a eu quelques échecs mais pas de réussites. Nous pensons qu'il y a là deux raisons. En premier lieu, nous avons pris les mesures de sécurité qui s'imposaient dans les aéroports et, en second lieu, le Canada, les États-Unis et le Mexique ont signé des accords bilatéraux avec Cuba au début de l'année 1973. Ces accords visaient à rapatrier les pirates de l'air s'ils échouaient dans ces pays.

Le sénateur Sparrow: Pouvez-vous m'expliquer ce qu'est un détournement d'avion «réussi» et un détournement d'avion «raté»?

M. Grant: Reportons-nous au détournement d'avion qui a eu lieu en 1972, ou en 1971 à Calgary. Vous vous souvenez sans doute qu'un jeune homme nommé Cini a détourné un avion de la compagnie Air Canada à Calgary et a demandé que l'avion atterrisse à Great Falls (Montana). Il exigeait $1 million. Il repartit. Il voulait aller dans un autre pays. Je pense que l'hôtesse de l'air a eu une grande influence car elle l'a vraiment décidé à laisser atterrir l'avion pour faire descendre les passagers. L'avion a, de nouveau, atterri à Great Falls (Montana), et est reparti sans les passagers. Le pirate de l'air, qui avait obtenu sa rançon, avait l'intention de sauter de l'avion en parachute. C'était la première fois que cela se passait. Pendant que le pirate de l'air enfilait son équipement, le capitaine de l'avion lui donna un coup sur la tête avec une hache, et revint atterrir à Calgary.

Le sénateur Sparrow: Ce fut une tentative manquée de détournement d'avion, n'est-ce pas?

M. Grant: Oui, c'est ça.

Le sénateur Sparrow: Mais puisque l'avion a quitté le sol il y a donc eu détournement d'avion pendant un certain laps de temps, n'est-ce pas?

M. Grant: Oui.

Le sénateur Sparrow: C'est donc en réalité, un détournement d'avion réussi.

M. Grant: La personne concernée a été inculpée. Ce ne fut pas un détournement d'avion réussi en ce sens qu'elle n'a pas pu échapper à la justice.

M. L. Shields, conseiller, administration de l'air, ministère des Transports: L'infraction a été commise.

M. Grant: C'est exact.

Le sénateur Sparrow: Oui, mais il me semble qu'il suffisait que l'avion décolle pour que le détournement d'avion soit réussi. Il a été maître de l'avion pendant un certain temps.

M. Grant: Pendant un certain temps, oui, mais il n'a pas atteint son but.

Le sénateur Sparrow: Les criminels ne l'atteignent jamais.

Le sénateur Bourget: Monsieur Grant, le Canada peut-il, en tant que membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, appliquer un programme de sécurité unilatéralement sans le consentement des autres membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale?

M. Grant: Oui, sénateur. Nous devons, en tant que membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale, appliquer au moins les normes et les pratiques recommandées dans l'annexe 17 de la Convention de Chicago. Tout ce qui ne figure pas dans cette annexe nous concerne personnellement.

Le sénateur Bourget: En présentant le projet de loi au Sénat, le sénateur Thompson a indiqué qu'un texte législatif semblable avait été adopté par les États-Unis il y a six mois.

M. Grant: C'est exact.

Le sénateur Bourget: Connaissez-vous les réactions des pays qui se sont opposés à ces textes législatifs et d'abord des pays s'y sont-ils opposés?

M. Grant: Pas fermement. Ils savaient tous que ces mesures étaient justifiées. Ils savaient quel problème se posait aux États-Unis et pourquoi ces derniers avaient inclus ces mesures dans le texte de loi.

Le sénateur Bourget: Quelles sont les principales raisons invoquées par les pays qui ne veulent pas signer l'Annexe 17 de la Convention de Chicago?

M. Grant: Tous les membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale ont signé l'Annexe 17. Cependant, tous les pays doivent respecter les conditions de l'Annexe 17 ou faire connaître leurs réserves, mais aucun pays ne l'a fait jusqu'à présent.

Le sénateur Bourget: En lisant les remarques du sénateur Thompson, je vois que le 22 mars 1974, le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale a adopté l'Annexe 17 à la Convention de Chicago. C'était il y a deux ans.

A la fin du paragraphe, le sénateur Thompson fait la remarque suivante:

> . . . Mais tous les pays ne l'ont pas fait. C'est-à-dire que tous les pays n'ont pas appliqué les conditions de l'Annexe 17. Pourquoi ce délai de la part des autres pays? S'ils acceptent l'Annexe 17, pourquoi n'appliquent-ils pas les conditions requises?

M. Grant: C'est ce que nous aimerions savoir également, sénateur.

Le sénateur Bourget: Vous ne savez pas pourquoi ils n'appliquent pas les conditions de l'Annexe 17?

M. Grant: Nous ne savons vraiment pas pourquoi ils ne le font pas, mais nous pouvons supposer qu'ils n'y trouvent pas le même intérêt que le Canada ou les États-Unis.

Ils n'ont peut-être pas de grandes compagnies aériennes qui assurent des vols internationaux. Certaines compagnies aériennes nationales de nombreux pays membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale n'ont même pas de 707, de DC-8 ni d'avion de ce type.

Le sénateur Bourget: Serait-t-il possible d'avoir une liste des pays qui n'ont pas appliqué ces conditions?

M. Grant: Je ne peux pas vous donner la liste des pays qui n'ont pas appliqué les conditions de l'Annexe 17, mais je peux le faire pour les autres conventions (celles de Tokyo, de La Haye et de Montréal). J'ai cette liste et je peux la donner au Comité.

Le Sénateur Thompson: Y a-t-il des compagnies aériennes importantes qui circulent au Canada et qui n'ont pas signé l'Annexe 17? Autrement dit, des transporteurs étrangers bénéficient-ils de droits d'atterrissage au Canada bien qu'ils n'aient pas signé l'Annexe 17?

M. Grant: Tous les membres ont signé l'Annexe 17 car elle fait partie de la Convention de Chicago. L'Annexe 17 est un document tout à fait différent des conventions dont je parlais tout à l'heure; c'est-à-dire celles de Tokyo, de La Haye et de Montréal. J'ai ici une liste des pays qui ont ratifié ces conventions.

L'annexe 17 est un chapitre de la convention de Chicago qui traite de la sécurité et qui définit les règlements que les pays devront respecter. C'est une convention très technique.

Le sénateur Thompson: Si je puis me permettre d'insister, je me demande s'il existe des compagnies aériennes qui atterrissent au Canada et qui n'ont pas signé l'Annexe 17.

M. Grant: Des transporteurs qui n'appliquent pas les conditions de l'Annexe 17?

Le sénateur Thompson: Oui.

M. Grant: Il y en a sûrement. Nous n'approuvons pas quelques-unes des mesures de sécurité qu'ont prises certains pays qui font atterrir leurs avions au Canada.

Le sénateur Thompson: Je pense que le Comité voudrait savoir comment le ministère des Transports peut arriver à s'en douter. Quelle sorte d'inspections pratiquent les autres pays? Si vos soupçons sont justifiés, avons-nous les moyens nécessaires, surtout à cause de la conférence sur l'habitat et des prochains jeux olympiques, pour obliger ces pays à adopter des mesures de sécurité suffisantes pour assurer la sécurité des visiteurs aux jeux olympiques et à la conférence sur l'habitat?

M. Grant: Nous pensons que c'est le but du texte de loi. Nous savons quelles mesures de sécurité les compagnies aériennes prennent par le biais de la compagnie aérienne canadienne qui assure un service aérien réciproque. Par exemple, CP Air exploite une ligne aérienne à destination de Madrid et Iberia à destination de Montréal; British Airways assure un vol jusqu'à Montréal ou Toronto et Air Canada jusqu'à Londres. En conséquence, nous pouvons évaluer les mesures de sécurité que les autres pays prennent par le biais des compagnies aériennes canadiennes qui assurent des vols dans ces pays.

Des inspecteurs se rendent une ou deux fois par an dans chacun de ces aéroports étrangers pour faire des inspections. Les ambassades et les hautes commissions du Canada dans ces pays ont des employés qui examinent les mesures prises et la GRC a également fait des inspections dans des aéroports étrangers.

Le sénateur Bourget: Pensez-vous que les renseignements pris par nos compagnies aériennes suffisent pour déterminer si les compagnies aériennes étrangères appliquent le programme de sécurité que vous proposez?

M. Grant: Nous poserons nos conditions et l'une d'entre elles sera de demander à la compagnie aérienne étrangère de nous fournir un manuel ou une déclaration écrite dans lesquels figure ce qu'elle fait sur son propre territoire et ce qu'elle a l'intention de faire au Canada en matière de sécurité. Les compagnies aériennes étrangères doivent établir des mesures de sécurité que nous voulons connaître. C'est l'une des conditions qui frappe les compagnies aériennes étrangères.

Le sénateur Lawson: Je comprends que quelques-unes de ces procédures puissent s'appliquer à des transporteurs mais avec la conférence sur l'habitat et les jeux olympiques, beaucoup d'avions militaires, d'avions gouvernementaux privés et d'avions privés en général atterriront-ils pas au Canada? Dans l'affirmative, qui les inspectera? Que proposez-vous?

M. Grant: Si un avion militaire étranger atterrit au Canada, il atterrira forcément sur une base militaire canadienne. Je puis vous assurer que chacun de ces aéronefs offre une très grande sécurité et nous ne prévoyons aucun problème réel à ce sujet. S'il s'agissait d'un aéronef du gouvernement, je présume que ce serait un aéronef commercial nolisé par le gouvernement, car il n'y a pas tellement d'aéronefs gouvernementaux dans le monde pour transporter des dignitaires à Montréal. Je prévois la participation d'une ligne aérienne dans la plupart des cas.

Le sénateur Lawson: Croyez-vous qu'une amende de $5,000.00 ait un certain effet dissuasif? Est-ce selon vous une amende suffisante?

M. Grant: Oui nous le croyons. Nous savons qu'elles ont été efficaces, par le passé. C'est une amende que la Loi sur l'aéronautique prévoit depuis un certain temps, et nous utilisons la même sanction qui a été mise en vigueur et qui s'est révélée appropriée.

Le sénateur Lawson: A-t-on déjà imposé cette peine? Le fait qu'on l'applique rarement en fait-elle une peine appropriée?

M. Shields: L'amende maximale n'a jamais été imposée à aucun transporteur qui avait enfreint la loi. On a toujours imposé une amende inférieure. On prévoit une amende d'au plus $5,000.00 mais à ce que je sache, la somme de $5,000.00 n'a jamais été imposée à aucun transporteur aérien.

Le président: Est-elle imposée à la ligne aérienne ou au pilote?

M. Shields: Ni à l'un ni à l'autre. La peine maximale n'a jamais été imposée.

Le président: Mais à supposer que l'amende soit imposée, est-ce la ligne aérienne ou le pilote qui en est passible?

M. Shields: Cela dépendrait de la personne qui est accusée. Selon l'infraction commise, le pilote ou la ligne aérienne pourraient être accusés.

Le président: Un aéronef étranger arrivant au Canada doit-il observer les mêmes mesures de sécurité qu'un aéro-

nef étranger quittant le Canada à destination d'une ville étrangère ou d'une autre ville canadienne? Les normes de sécurité sont-elles les mêmes partout?

M. Shields: Nous nous attendrions que les mesures de sécurité que prendraient un transporteur étranger à l'égard des passagers qui arrivent au Canada soient identiques à celles que nous exigeons d'Air Canada, lorsqu'un de ses aéronefs quitte le Canada ou y arrive. Conformément à la Loi, la compagnie aérienne Air Canada ou tout autre transporteur aérien doit observer des normes de sécurité tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du Canada.

Le président: Pour les passagers et les bagages?

M. Shields: Oui, pour les passagers et les bagages. Des mesures de sécurité identiques seraient exigées des autres compagnies aériennes avant que leurs aéronefs n'atterrissent au Canada. Une fois qu'ils ont décollé, vous ne pouvez espérer qu'ils arrêtent quelque part; c'est pourquoi ces mesures de sécurité sont prises dans leur propre pays ou pendant la dernière escale avant d'arriver ici. Nous ne pouvons légiférer et obliger ces transporteurs à prendre ces mesures de sécurité dans leur pays, mais avant leur atterrissage au Canada, nous pouvons exiger de ces derniers des preuves démontrant qu'ils ont pris ces mesures, et ils seront tenus de déposerleurs procédures de vérification des passagers et ce genre de choses. On lesinformerait du système qu'Air Canada et les autres transporteurs canadiens utilisent maintenant et qu'ils doivent adopter les mêmes procédures. S'ils refusent, ils ne peuvent atterrir au Canada. S'ils atterrissent quand même, ils auront commis une infraction. Aucun transporteur n'est intéressé à payer une amende. Il n'est pas dans les intentions des pilotes des transporteurs aériens de payer des amendes imposées par d'autres pays.

Le président: Si un aéronef en provenance d'un pays étranger n'a pas observé les procédures nécessaires, confisquez-vous l'aéronef et fouillez-vous les passagers et les bagages avant que ceux-ci ne quittent l'aéroport?

M. Shields: Non. En vertu de la Loi sur l'aéronautique, nous nous occupons uniquement du transport des passagers. Avant que ces derniers ne montent à bord de l'aéronef, le ministère a le droit et le pouvoir d'exiger que des mesures de protection soient prises en ce qui concerne le vol de ces passagers. Une fois ceux-ci atterris, le vol est terminé.

Le président: Que faites-vous des bagages?

M. Shields: Ils partent avec leurs bagages. En ce qui a trait à la protection ici, vous vous souviendrez peut-être que le ministère de l'Immigration a fait adopter une loi spéciale afin de refuser l'entrée au Canada des personnes qui ne sont pas résidents canadiens, ou suupconnées d'activités terroristes ainsi de suite. C'est une loi récemment adoptée afin de pallier à notre impossibilité de légiférér à ce stade, car une fois ces passagers arrivés à l'aéroport, leur sort ne nous concerne plus. Notre jurisdiction s'arrête là, car ils ne sont plus considérés comme des passagers. Ils doivent se présenter au bureau d'immigration ou on peut les refuser. Voilà pourquoi cette loi a été adoptée récemment.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me souviens que le ministre de l'Immigration a expliqué ceci devant le comité pertinent. On l'a longuement interrogé sans qu'il invoque toutefois ce genre de problème.

M. Shields: Nous connaissons les procédures de la Loi sur l'immigration car nous en avons discuté avec les fonctionnaires de l'Immigration en raison de la possibilité que ce genre de personnes entrent au pays; une fois l'atterrissage effectué, la situation ne ressort plus de notre compétence. Il leur faut subir les formalités des douanes et de l'Immigration et si on les trouve en possession d'armes illégales, ces personnes seront arrêtées. Dans le cas des personnes suspectes, divers pays ont conclu entre eux des ententes relatives à la sécurité, de sorte que le Canada sera informé de l'arrivée de toute personne suspecte qui doit être fouillée. On nous informe de leur présence pour que nous prenions des mesures.

Le sénateur Molgat: J'aimerais approfondir la question posée par le sénateur Lawson au sujet des aéronefs atterrissant à des bases militaires. J'ai fréquemment voyagé par la voie des airs, sur des vols militaires et aussi avec des personnalités. Sans toutefois critiquer les vérifications de sécurité, j'ai l'impression que pour les personnalités, les vérifications de sécurité sont très réduites. Vous nous dites que cet aéronef atterrira à des aéroports militaires, et je me demande quelles vérifications de sécurité seront effectuées. Encore une fois, il ne s'agit pas d'une critique mais mon expérience personnelle m'a appris qu'on suppose que ces passagers ont déjà fait l'objet d'une vérification ailleurs, ou qu'ils sont au-dessus de tout soupçon.

M. Grant: La vérification des aéronefs militaires relève du ministre de la Défense nationale. Le ministre des Transports n'a absolument aucun pouvoir en ce qui a trait aux aéronefs militaires. Nous ne pouvons vraiment pas répondre à cette question en ce qui touche les aéronefs militaires.

Le sénateur Molgat: Si des aéronefs provenant d'autres pays atterrissent à des bases militaires . . .

M. Shields: Non.

Le sénateur Molgat: Vous n'y pouvez rien?

M. Shields: Non. Ils auraient besoin d'une permission spéciale des autorités militaires. Tout aéronef qui tente d'atterrir à un aérodrome militaire sans en avoir reçu l'autorisation au préalable, ou sans avoir pris les dispositions nécessaires, sera intercepté.

Le sénateur Molgat: Ce n'est pas ce que je veux dire. Supposons qu'un pays envoie un de ses aéronefs militaires ou un des aéronefs de leur ministère des Transports à Ottawa. Ils atterriront à Uplands, mais ils n'iront pas à la base d'Air Canada; ils se rendront au hangar n° 10 quel que soit ce hangar. Il n'y a alors aucune vérification de sécurité.

M. Grant: S'ils atterrissent à une base militaire, cela relève de la compétence et de la responsabilité du ministre de la Défense nationale. Nous ne sommes vraiment pas responsables d'un aéronef militaire étranger ou canadien.

Le sénateur Molgat: Disons qu'ils ne sont pas des aéronefs militaires. Supposons qu'ils sont envoyés par le ministère des Transports d'un autre pays, et qu'ils atterrissent à une base militaire ici. Quelles sont les mesures de sécurité prévues?

M. Grant: Cette loi couvrirait l'aéronef civil qui était en service, au moment où il quittait l'autre pays. Cela signifie que l'aéronef civil devrait démontrer un certain niveau de sécurité. Comme cet aéronef décolle d'un aéroport militaire, il incombe au ministre de la Défense nationale d'exi-

ger un certain niveau de sécurité car cela ne relève pas du ministre des Transports. Les aéroports militaires relèvent du ministre de la Défense nationale.

Le sénateur Molgat: Je poserai donc une autre question concernant plus particulièrement les Olympiques. Supposons qu'un pays étranger demande que son aéronef, civil ou militaire, atterrisse à Montréal. Où fera-t-on la vérification? Sera-t-elle effectuée à l'autre bout ou à l'arrivée ici?—n'oubliez pas que nous parlons maintenant d'un aéronef civil ou militaire.

M. Grant: La vérification sera effectuée au point de départ tel que le prévoit cette loi.

Le sénateur Molgat: Et s'il s'agit d'un aéronef militaire?

M. Grant: Cette loi ne touche en rien les aéronefs militaires. Elle ne s'applique pas.

Le sénateur Bourget: Ceci n'est pas prévu dans le bill.

Le sénateur Molgat: C'est ce que je veux dire, il existe une lacune.

M. Shields: Si la reine Élizabeth voyageait à bord d'un aéronef militaire, nous ne nous attendrions pas à ce qu'elle soit fouillée ou à ce qu'elle doive subir une vérification de sécurité au moment de son départ ou a son arrivée ici.

Le sénateur Riley: Uniquement en ce qui a trait aux toilettes et quoi encore.

M. Shields: Lorsque vous arrivez à ce niveau, vous ne prévoyez pas qu'une fouille de l'aéronef ou des passagers soit nécessaire.

Le sénateur Molgat: Pour quelqu'un qui s'occupe de la sécurité, cela ne constituerait-il pas une lacune évidente?

M. Grant: La GRC est chargée d'assurer la sécurité des dignitaires qui viennent au Canada. Dans la plupart des cas, elle monte à bord de l'aéronef au départ du vol. Le gouvernement canadien compte donc sur la GRC pour assurer la sécurité de l'aéronef lors de son envolée, qu'il s'agisse d'un aéronef militaire ou civil.

Le sénateur Molgat: Ces mesures de sécurité qu'on prévoit utiliser aux Olympiques vous satisfont-elles?

M. Grant: Je crois que nous devons en être satisfaite. La GRC assure la coordination générale du programme de sécurité prévu pour les Olympiques. Elle a accepté la responsabilité d'assurer la sécurité des dignitaires étrangers. Nous pensons qu'elle saura bien accomplir cette tâche.

Le sénateur Denis: Après avoir délibéré avec le ministère de la Défense nationale, ne croyez-vous pas que le bill devrait englober les aéronefs militaires et civils? Ceci en revient à la question que posait mon collègue le sénateur Molgat.

M. Grant: Malheureusement, la Loi sur l'aéronautique ne s'applique qu'aux aéronefs civils.

M. Shields: Ce que vous dites est exact, toutefois, les règlements qui ont été établis en vertu de la loi ne concernent que les transporteurs aériens commerciaux. Nous avons laissé au ministère de la Défense nationale le soin d'établir ses propres règlements de sécurité. Je présume qu'il l'a fait.

Le sénateur Bourget: Le ministère de la Défense nationale a-t-il fait quelque chose à ce sujet?

M. Shields: Je ne puis répondre à cette question. Je présume qu'il a ses propres règlements relatifs à la sécurité. Je ne crois pas que le ministère de la Défense nationale fouillerait tous les hommes qu'il aurait fait monter à bord d'un aéronef. Il ne le ferait que dans les cas où il ferait monter quelqu'un qu'il ne connaît pas.

Le sénateur Denis: En ce qui concerne les peines, ont-ils le pouvoir de saisir l'aéronef?

M. Grant: La loi ne prévoit aucun pouvoir à cet effet.

Le sénateur Denis: Il existe une disposition qui prévoit une amende d'au plus $5000. S'ils refusent de payer les $5000, avez-vous le pouvoir de saisir l'aéronef?

M. Shields: La loi actuelle ne prévoit aucun pouvoir autorisant la saisie d'un aéronef. Certaines modifications prévues dans une autre loi, qui a été retardée, accordent ce pouvoir dans le cas d'une amende non payée.

Le sénateur Bourget: S'agira-t-il d'une nouvelle loi ou d'un nouveau règlement? Est-ce un sujet dont nous serons saisi?

M. Shields: Nous nous attendons à ce que ces modifications soient adoptées au cours del'année, sans toutefois connaître la date précise. Ces modifications n'auront aucun rapport avec ceci. Nous avons présumé que l'adoption des dispositions de ce bill, nous accordera suffisamment de pouvoir pour assurer que les règlements et les procédures de sécurité nécessaires seront observés au point de départ. La plupart des pays sont d'accord. Voici ce qu'ils nous disent; «vous n'avez aucune loi ou besoin véritable qui nous obligent à agir de la sorte. Nous le ferons si nous sommes obligés de le faire.» Nous leurs répondont donc, «eh bien! voici; vous êtes maintenant tenus de le faire.»

Nous ne nous attendons pas du tout à ce que les gens s'opposent à cette mesure. Ils connaissent la situation. Il a peut-être existé un certain malentendu en ce qui concerne les ententes sur les infractions relatives aux aéronefs. Tous les pays auraient pu signer toutes ces ententes, que ces règlements et dispositions seraient encore inefficaces. Ce sont des règlements à part, qui ont été ajoutés.

Ces ententes concernent ce qui arrive lors de la saisi d'un aéronef. Maintenant, ces dispositions visent a prévenir la saisie d'un aéronef. Ceci nous permettra d'établir des règlements de sorte que ces personnes adopteront les procédures, et la saisie sera évitée. Voilà la distinction qui existe entre les ententes et ces modifications.

Le sénateur Riley: Qu'arrive-t-il dans le cas d'un aéronef privé, piloté soit par le propriétaire ou dans le cas d'un aéronef nolisé plus petit?

M. Shields: En ce qui concerne un aéronef privé, la responsabilité en revient à son propriétaire. Cette règle a été adoptée pour le transport de passagers. Nous ne nous attendons pas à ce qu'un propriétaire privé prenne plusieurs passagers à bord sans savoir qu'ils présentent un danger pour la sécurité.

Le sénateur Riley: Que se passe-t-il s'il nolise l'aéronef, un petit aéronef capable d'effectuer des envolées internationales?

M. Grant: Si l'aéronef dépasse 12,500 livres, celui qui nolise cet aéronef doit observer les règlements.

Je mentionnerai un autre point auquel je viens de penser et qui clarifiera peut-être la situation. Il y a un transporteur aérien qui effectue plusieurs vols chaque année à l'aéroport de Toronto.

Le sénateur Riley: A titre d'aéronef nolisé?

M. Grant: Oui, il s'agit d'un transporteur aérien très connu. Nous lui avons demandé de temps à autre de bien vouloir exécuter les vérifications de sécurité à l'aéroport de Toronto comme les autres transporteurs aériens. Il nous a répondu «Monsieur Grant, montrez-nous la loi qui nous oblige à effectuer ces vérifications et nous nous y astreindrons. Pour l'instant notre entreprise vise à faire de l'argent et ces vérifications constituent une dépense supplémentaire que nous ne voulons pas effectuer à moins que vous nous démontriez que nous y sommes obligés.» Voilà ce qui va les obliger à se conformer et nous espérons y parvenir.

Le même transporteur aérien nous a dit, «il nous faut assurer une sécurité pour les vols Toronto-Belfast. Le gouvernement britannique exige cette mesure de sécurité pour tous les vols partant de pays étrangers à destination de Belfast. «Comment devons-nous procéder?» Nous leur avons répondu, «il n'y a vraiment aucun problème. Faites comme tous les autres», mais ils n'ont pas voulu se conformer à cette mesure pour les vols se dirigeant ailleurs qu'à Belfast, en raison des dépenses encourues. Nous n'avions pas de loi pour les obliger à le faire.

Le sénateur Riley: Ne pourraient-ils pas s'entendre avec Air Canada pour utiliser ses installations ou avec Canadien Pacifique Air?

M. Grant: Oui, mais Air Canada leur aurait imposé des frais et le transporteur préférait ne rien débourser à moins qu'une loi précise l'oblige.

Le sénateur Riley: Cette loi l'obligera à agir ainsi?

M. Grant: Oui.

Le sénateur Riley: En ce qui concerne la propriété, supposons qu'ils partaient de Belfast ou d'un autre point, ils ne sont pas obligés d'adopter des mesures de sécurité?

M. Grant: Cette loi les obligera à effectuer ces vérifications à Belfast également.

Le sénateur Riley: Comment pourrez-vous vérifier s'ils se sont exécutés? Laissons tomber Belfast pour l'instant, et parlons d'un autre pays, disons . . .

M. Grant: Paris?

Le sénateur Riley: Je ne veux pas dire Paris mais un des pays occidentaux ou du Moyen-Orient par exemple?

M. Grant: Il y a très peu de vols qui viennent de pays n'ayant pas chez eux des transporteurs canadiens. Prenons Tel Aviv par exemple. CPA est représenté à Tel Aviv. Par le personnel de sécurité de CP Air, du personnel chargé de l'inspection des transporteurs, de notre ministère des Affaires extérieures à Tel Aviv, du détachement de la GRC, d'une ou deux personnes, on peut savoir quelles sont les mesures qui ont été prises au sujet des vols partant de Tel Aviv pour se rendre à divers points des États-Unis ou du Canada ou n'importe où ailleurs.

Le sénateur Riley: Excepté pour les transporteurs canadiens là-bas, si quelqu'un décide d'établir un vol nolisé, disons, de Tel Aviv au Canada, et prétende que les vérifications de sécurité ont été faites à Tel Aviv, avez-vous là-bas du personnel faisant partie du ministère qui fera la vérification de chaque vol de départ afin de s'assurer que les mesures de sécurité ont été appliquées?

M. Grant: Non; nous nous fions plutôt aux services qu'offre cet aéroport. Nous savons par exemple que Tel Aviv, du monde entier, est l'aéroport offrant une sécurité maximum. Quiconque va à Tel Aviv, dès l'atterrissage doit passer par une inspection très serrée, qu'en vertu de nos lois, nous ne pouvons pas nous permettre au Canada. Ailleurs, disons . . .

Le sénateur Riley: En Grèce?

M. Grant: A Athènes en Grèce. Nous connaissons le genre d'inspection que les Grecs font. Elles sont cependant malheureusement sporadiques. Elles s'accroissent ou décroissent avec le climat politique. Si une action terroriste a eu lieu à Athènes, comme cela s'est déjà produit, la sécurité s'accroît et devient extrêmement sévère, pendant un certain temps, avant de recommencer à se relâcher.

Le sénateur Thompson: La Grèce n'applique-t-elle pas les mesures de sécurité de l'annexe 17?

M. Grant: Nous ne pouvons qu'espéré qu'elle le fait puisque normalement elle doit le faire.

M. Shields: Au Canada, le problème n'est pas très différent. Tous les transporteurs doivent nous informer de leur normes de sécurité. Comme nous ne faisons pas de vérifications dans chaque aéroport pour savoir s'ils le font pour chaque vol, nous dépendons d'eux. Il y a quelquefois peut-être un peu de relâchement mais il nous est impossible de vérifier chaque vol de chaque aéroport afin de nous assurer qu'ils se conforment aux règlements, comme ils prétendent le faire. Nous admettons qu'ils le font et lorsque, de temps en temps, nous entendons dire qu'ils ne le font pas, nous redressons la situation. C'est au Canada comme partout ailleurs.

Le sénateur Molgat: Je voudrais poser d'abord une question d'ordre général. Est-ce qu'en gros, nos règlements sont semblables à ceux des États-Unis et à ceux des pays libres de l'Europe occidentale? En gros, sommes-nous à parité ou avons nous besoin d'en établir d'autres?

M. Grant: Sur ce plan, nous sommes à parité avec les États-Unis. En ce qui concerne la sécurité des aéroports, je crois que nous sommes à parité avec un certain nombre de gouvernements très responsables tels que l'Allemagne de l'ouest, la France et l'Italie. Certains autres pays cependant n'atteignent pas nos normes de sécurité et celles mentionnées dans l'annexe 17.

Le sénateur Lawson: Quelque chose m'inquiète. Tout d'abord, en ce qui concerne le problème que le sénateur Riley a soulevé sur l'aviation privée, encore appelée aviation d'entreprises qui va servir pour la Conférence sur l'Habitat de Vancouver, nous aurons une douzaine ou deux d'avions transportant 6, 8 ou 10 passagers. Probablement, ces avions ne seront pas couverts par les règlements. Ce qui fait que les 100 ou 200 personnes, délégués ou autres qui se rendent à cette conférence n'auront subi aucune vérification de sécurité, car ils monteront à bord d'avions privés qui ne font pas partie de la catégorie des

12,500 livres. Ils arriveront à l'aéroport international de Vancouver où ils n'y a ni règlements ni dispositions militaires. Il est fort probable qu'ils ne seront pas inspectés. Mon autre sujet d'inquiétude est le suivant. J'ai entendu dire, mais je ne sais pas à quel point cela est vrai, que, comme vous le savez déjà peut-être, on dressera un pavillon directement devant les marches du palais de justice du centre-ville de Vancouver. Là, bien des activités auront lieu. J'ai entendu dire, que les forces de la police de Vancouver et la GRC avaient proposé aux magistrats de fermer le palais de justice, car, pour la durée de Habitat, ils ne sont pas en mesure d'assurer la sécurité.

Tout cela m'amène à conclure qu'il y a de sérieux vides contre lesquelles il vous faut prendre des mesures. Il est évident que des faiblesses visibles existent, telles celles que les sénateurs Molgat et Riley ont cité, par exemple, et que, si nous ne prenons pas des mesures pour combler les vides que nous avons déjà sous les yeux, l'ensemble de la sécurité est inutile.

On en arrive finalement au cas de la pénalisation dont j'ai déjà parlé. Si elle n'a pas été évaluée, il n'est probablement pas nécessaire de l'augmenter. Cependant les deux points dont mes confrères ont parlé m'inquiètent.

M. Shields: Il nous faut nous rendre compte qu'il y a une légère différence. Comme vous l'avez mentionné, tous ces gens arriveront à Vancouver. En ce qui nous concerne, s'ils y arrivent il n'y a pas de problèmes puisqu'ils y seront arrivés en toute sécurité.

M. Grant: Il y a un autre point que ... .

M. Shields: Une fois qu'ils sont arrivés, ils dépendent de la Loi du pays. Les agents d'immigration, la GRC et certaines autres organismes peuvent ne pas les accepter, s'ils le désirent. Mais une fois qu'ils sont arrivés, notre tâche est accomplie, c'est-à-dire que nous avons transporté en toute sécurité des passagers au Canada et que rien ne leur est arrivé en cours de route. Seul le transport des passagers nous concerne.

Le sénateur Lawson: Ce qu'ils font quand ils sont arrivés . . .

M. Shields: Cela nous ne concerne plus.

M. Grant: Je pourrais mentionner que les avions privés dans les aéroports importants tel que Vancouver, Montréal et Toronto n'utilisent pas le même terminus que les autres passagers; ils se rendent dans une autre partie de l'aéroport.

Le sénateur Lawson: Il y a le vieil aéroport de Vancouver. J'y suis arrivé moi-même. Vous restez là à attendre, vous ne voyez personne puis quelqu'un va au téléphone, le pilote ou n'importe qui, et peut-être quelqu'un, vous fera tout simplement, passer la douane ou l'Immigration. Quelques pays vendeurs de pétrole achètent des avions d'entreprises, par grapes, comme des raisins. Sans qu'aucune sécurité n'entre en jeu. Même la présence d'un gendarme à 100 pieds de là pourrait vous faire prendre des précautions, mais vous pourriez attérir et décharger 8 à 10 mitraillettes et diverses boîtes de grenades que personne ne vous poserait de questions.

M. Shields: Ils ne sont pas là pour empêcher les gens d'arriver, mais pour que le voyage soit fait en toute sécurité. Le but est d'assuré la sécurité du voyage peu importe de qui il s'agit, même s'il s'agit de prisonniers.

Le sénateur Thompson: Est-ce qu'il est possible qu'il y ait une bombe dans une valise?

M. Shields: Une bombe dans une valise indique peut-être que le transport ne sera pas fait en toute sécurité ce dont nous nous occupons.

Le sénateur Molgat: Ce qui vous intéresse donc c'est que la bombe n'explose pas dans l'avion?

M. Shields: Oui.

Le sénateur Molgat: Mais si elle explose après l'attérissage, cela ne vous concerne plus?

M. Shields: C'est exact, c'est la tâche de quelqu'un d'autre.

Le sénateur Smith (Colchester): Je me demande si j'ai bien compris la situation. J'ai compris qu'en ce qui concerne l'ensemble de la sécurité, pour un aéroport donné, dans un pays donné, vous avez des renseignements de diverses sources, telle la GRC, nos propres transporteurs, des représentants des Affaires extérieures, etc, . . . Mais je ne sais pas comment vous pouvez être certains qu'un vol donné a été fait en toute sécurité et non avec un certain relâchement.

M. Grant: Nous avons l'intention de procéder de la façon suivante. Nous demanderons au transporteur de nous donner une description des mesures sécuritaires mises en œuvre dans chaque aéroport et de nous informer quand il fait un vol direct de cet aéroport à un aéroport canadien. Nous l'enregistrerons et nous considérerons qu'il en sera de même pour chaque vol. De temps en temps, nous ferons des vérifications afin de nous assurer qu'il se soumet vraiment aux mesures auxquelles il prétend se soumettre.

Le sénateur Smith (Colchester): Donc, pour un vol donné, vous ne savez pas exactement quelles mesures de sécurité ont été mises en œuvre pour les passagers à bord. Le transporteur a promis d'appliquer ces mesures, vous supposez qu'il le fait et ça ne va pas plus loin.

M. Grant: C'est exact il en est de même pour n'importe quel aéroport du Canada.

Le sénateur Denis: Et vous ne pensez pas que des transporteurs étrangers risquent de vous dire qu'aucune mesure de sécurité n'a été prise.

M. Grant: Nous savons par expérience qu'une compagnie aérienne qui déclare qu'elle assurera un certain niveau de sécurité, le fera. Ces transporteurs font partie d'une association internationale des transports aériens, organisation très importante et qui prend ses responsabilités, et s'ils déclarent qu'ils assureront une certaine sécurité nous pouvons supposer qu'il le feront. Ils ne sont pas irresponsables. Leurs passagers parcourent de longues distances et ils doivent donc être responsables et obéir à des règlements très stricts.

Le sénateur Smith (Colchester): Il me semble que je vous ai entendu dire il y a quelques instants, au sujet d'Athènes, que quelquefois des mesures extrêmement strictes étaient prises, mais qu'au fur et à mesure que le risque diminuait la sécurité se relâchait. Comment pouvez-vous être certain que vous n'êtes pas dans une période de relâchement?

M. Grant: Par l'intermédiaire de notre personnel des Affaires extérieures à Athènes; par le vol CP air qui fait

Athènes chaque deux jours et par nos propres inspecteurs de transporteurs qui se rendent à Athènes. Si l'une de ces sources nous informe que la sécurité est inférieure à ce que nous jugeons qu'elle devrait être pour les transporteurs qui vont au Canada, nous en informons les autorités correspondants d'Athènes qui peuvent alors nous répondrent: «Merci beaucoup, au revoir»! Et c'est tout. Nous n'avons absolument aucune loi ni règlement qui nous permettent d'intervenir pour les vols qui se rendent au Canada.

Le président: Ne pouvez-vous pas les empêcher d'attérir au Canada?

M. Grant: Nous ne pouvons pas les pénaliser pour n'avoir pas obéi aux mesures de sécurité obligatoires.

M. Shields: Nous n'avons actuellement aucune raison de les empêcher de venir ici. Mais si les amendements sont adoptés nous pourrons le faire . . .

Le sénateur Riley: Des transporteurs qui attérissent à Gander, ou les transporteurs qui font un détour par Halifax pour aller, disons, à Montréal sont-ils inspectés dans ces aéroports-là?

M. Grant: Un transporteur qui attérit à Gander et ira ensuite n'importe où ailleurs au Canada sera soumis à certaines mesures de sécurité.

Le sénateur Riley: Quand vous dites «certaines mesures de sécurité», voulez-vous dire que les passagers devront descendre d'avion afin de subir des vérifications?

M. Grant: Si un transporteur attérit à un aéroport international, et si cet aéroport est son premier point d'attérissage, les passagers devront passer par la douane et l'immigration.

Le sénateur Riley: Mais pas par une vérification de sécurité?

M. Grant: Ils devront passer par une vérification s'ils veulent retourner sur le transporteur. Ils seront obligés de passer par un système de sécurité après être passés par l'Immigration et la douane s'ils veulent remonter à bord d'un avion pour se rendre ailleurs au Canada.

Le sénateur Riley: Un système de sécurité similaire à celui qu'Air Canada emploie pour ces vols internes?

M. Grant: Oui, car ils sont alors au Canada.

Le sénateur Burchill: Dois-je comprendre que les règlements découlant de cette Loi ont été établis?

M. Grant: Pas par rapport aux amendements contenus dans le bill qu'étudié le Comité aujourd'hui, monsieur le sénateur. Les règlements ont été établis en fonction d'amendements précédents. Si les amendements du bill S-34 sont adoptés, nous n'aurons que de legères modifications à faire aux règlements actuels.

Le sénateur Burchill: Considérez-vous que les mesures de détection qu'Air Canada applique actuellement dans différents ports canadiens, sont suffisantes?

M. Grant: Oui, sénateur.

Le président: Si l'on pousse un peu plus loin la questin du sénateur Burchill, que fait-on, en ce qui concerne les bagages vérifiés qui doivent aller sur l'avion? Quelle vérification fait-on avant de les envoyer à bord?

M. Grant: Aucune vérification officielle n'est effectuée, monsieur le président. Cependant, nous avons ce que nous appelons un portrait-robot du passager dangereux, si quelqu'un correspond à celui-ci, nous lui demandons d'ouvrir ses bagages afin que vous puissions les inspecter avant qu'ils soient envoyés à bord.

Le sénateur Riley: Pourriez-vous dire au Comité combien d'armes vous avez confisqués en 1975?

M. Grant: Je n'en connais pas le nombre exact. Si vous parlez d'armes à feu il doit y en avoir à peu près 275.

Le sénateur Thompson: Toujours en ce qui concerne les mesures de sécurité, le personnel de l'aéroport, par exemple le personnel d'entretien, etc., doit-il se soumettre à certaines vérifications?

M. Shields: Oui, sénateur.

Le sénateur Thompson: En êtes-vous sûr? J'ai l'impression qu'à Malton il n'y a aucune vérification.

M. Grant: Il me semble que l'employeur doit s'assurer que le personnel qu'il emploie a une bonne cote de sécurité. L'employé reçoit une carte d'identité avec sa photo et dans les aéroports principaux vous pouvez voir que ces employés portent leur carte bien en évidence. Il faut que leur carte d'identité soit bien en vue s'ils veulent aller dans une partie de l'aéroport interdite au public.

Le sénateur Thompson: Permettez-moi de vous citer un exemple personel; je prends l'avion entre Malton et Ottawa. A une certaine époque, j'avais un autorisation de stationner à la droite du bâtiment n° 2 de l'administration et j'avais trouvé un moyen de m'éviter des pas; je passais par la porte arrière, près de la rampe d'attérissage et des porte-bagages, etc. C'est surtout pendant les mois d'hiver que j'étais content d'avoir découvert ce raccourci et je l'ai emprunté pendant six mois environ sans avoir jamais été arrêté. Je l'ai dit à un de mes neveux qui est membre de la GRC et il m'a répondu que je ne devais pas passer par là. C'est de ma propre volonté que j'ai cessé de le faire.

Le sénateur Molgat: Vous êtes un danger pour notre sécurité!

M. Grant: Malheureusement pour nous, Pierre Berton, a aussi trouvé ce chemin et l'a dit dans son programme de radio. Je peux vous garantir que ce passage a rapidement été interdit. Vous ne pourriez plus passer par là maintenant.

Le sénateur Bourget: Pensez-vous que ces règlements devraient être permanents n'être en vigueur que pour les jeux olympiques et la Conférence Habitat?

M. Shields: Ils seront permanents, sénateur.

Le sénateur Bourget: Pourriez-vous nous dire comment les transporteurs étrangers vont réagir à ces réglements? Sont-ils prêts à s'y plier? En avez-vous discuté?

M. Shields: Nous ne connaissons aucun transporteur étranger qui s'oppose en pratique à l'instauration de nos règlements.

Le sénateur Thompson: Il y a longtemps que les États-Unis ont adopté une telle loi. Ont-ils dû interdire l'atterrissage à des transporteurs étrangers qui ne voulaient pas suivre ces règlements?

M. Shields: Si cela s'est produit, nous n'en avons rien su. Ils ne l'ont pas mentionné publiquement. Aucun incident de cette nature n'a été signalé.

Le sénateur Thompson: Je voudrais poser une question sur ce qui a été mentionné par le sénateur Buckwold. N'est-il pas dangereux que certains pays exercent des représailles? N'est-ce pas une possibilité?

M. Shields: Je ne pense pas que nous ayons à craindre quoi que ce soit sur ce plan. En vertu de l'Annexe 17, il s'agit d'une recommandation de l'OACI, que la plupart des pays ont accepté de mettre a exécution. Certains toutefois le font avec un certain relâchement.

Le sénateur Thompson: Par réciprocité je veux dire, par exemple, qu'à Paris ils pourront dire à Air Canada: «Vous nous faites payer pour atterrir. Nous allons faire de même pour nos propres mesures de sécurité.». Et, on réserverait le même traitement à Air Canada et CP Air. Est ce que certains pays étrangers l'ont déjà fait?

M. Shields: Non, nous n'avons pas eu connaissance.

Le sénateur Thompson: Il me semble que CP paie au Mexique et dans d'autres pays.

M. Grant: Dans certains pays en effet il paie pour les mesures de sécurité des aéroports. Dans certains autres c'est le gouvernement qui se charge de la sécurité.

Le sénateur Thompson: Ainsi, les pays qui respectent vos règlements exigeront peut-être de CP Air et d'Air Canada des frais de plus en plus élevés?

M. Shields: De par nos règlements, nous exigeons que le transporteur le fasse.

Le sénateur Thompson: Et qu'il paie aussi.

M. Shields: C'est donc à lui de le faire. Nos transporteurs le font eux-mêmes dans ces pays-là. Ce n'est pas contre les transporteurs eux-mêmes que nous établissons un impôt, mais seulement s'ils le font uniquement dans notre pays. Nous demandons aux pays étrangers de faire de même.

M. Grant: Je vois, monsieur le sénateur, que vous craignez que les transporteurs canadiens aient à payer un impôt similaire à celui que les transporteurs étrangers risquent d'avoir à payer ici. En vertu des lois et règlements existants, nous demandons que les transporteurs canadiens agissent ainsi à l'étranger; et il s'agit des règlements actuellement en vigueur. Ils sont donc obligés de se plier à ces règlements tout comme ils le sont au Canada.

Le sénateur Thompson: Ce ne serait donc pas plus mal si les pays étrangers adoptaient une loi similaire à la nôtre.

M. Grant: Non.

Le sénateur Thompson: C'était là l'idée que je voulais vous soumettre.

M. Grant: Cela renforcerait l'ensemble du système de sécurité de l'aviation civile internationale.

Le sénateur Thompson: Le Canada et les États-Unis sont des précurseurs dans ce domaine. Nous ne sommes pas en retard mais au contraire les plus avancés.

M. Grant: C'est exact, et nous l'étions aussi dans les autres conventions.

Le sénateur Molgat: Il y a eu une période où l'on a eu de nombreux détournements d'avions et autres problèmes de cet ordre. Dans notre société, nous avons eu aussi d'autres périodes difficiles. Il fut un temps où la mode voulait qu'on manifeste dans les universités; le pire des métiers était d'être recteur d'université. Tout cela s'est tassé. Si dans un an ou deux la situation actuelle se calme, nous demandera-t-on d'abolir ces restrictions en continuerez-vous à exercer le contrôle? Peut-il s'agir d'une situation permanente?

M. Grant: Une partie de nos responsabilités consiste à nous sensibiliser au changement des tendances, de façon que nous n'imposions pas aux transporteurs plus de restrictions qu'il n'est absolument nécessaire. Nous faisons de notre mieux pour automatiser le système afin de ne pas trop importuner les passagers. Le rayon-X est l'instrument tout indiqué. Ils sont assez coûteux mais très utiles. Je peux vous assurer que nous suivons la situation de près et que s'il y a quelques raisons que ce soit pour réduire les restrictions actuelles, nous le ferons.

M. Shields: Nous n'avons donc pas à supposer qu'il nous faudra revenir pour modifier le bill.

M. Grant: Non.

M. Shields: Le bill promulge les règlements. C'est de cette manière que nos règlements seraient modifiés. Il ne serait pas nécessaire d'établir d'autres lois. Les règlements pouraient être modifiés en fonction des circonstances. C'est dans cet esprit que les choses se dérouleront.

Le sénateur Molgat: Voilà ce qui m'inquiète. Nous attribuons des sommes assez importantes au système. Je voudrais quelquefois savoir à combien s'élèvent exactement les couts pour la sécurité. En raison des circonstances actuelles, il se peut que nous ayons à procéder de cette manière, mais je n'accepterai pas que ce soit permanent. Je crois que le ministère devrait en être très conscient et bien étudier la situation. Est-ce que ces dépenses sont justifiées? Il me semble que les circonstances vont changer.

M. Grant: Si elles changent, vous pouvez être certains que l'Association des transports aériens du Canada qui regroupe les principaux transporteurs exercera des pressions afin que nous fassions ce que vous nous proposez. Le Conseil du Trésor nous a demandé d'étudier en profondeur, immédiatement après les Jeux olympiques, la sécurité des aéroports internationaux. Je pense que vous comprendrez que nous n'avons pas voulu abolir avant les Jeux olympiques les mesures actuellement existantes. Cependant, on nous a assigné de le faire immédiatement après les Jeux olympiques et mon sous-ministre m'a donné l'ordre de m'y mettre dès maintenant. Avec un peu de chance, vers la fin de septembre, toutes les réductions justifiées entreront en vigueur.

Le sénateur Molgat: Est-ce que les mesures de sécurité actuellement employées dans les aéroports canadiens, qu'il s'agisse du détecteur ou du personnel, sont payés par vos services?

M. Grant: Les transporteurs aériens paient pour la détection des passagers, pour le personnel qui fait passer les passagers par les rayons-X et le magnétomètre.

Le sénateur Molgat: Les transporteurs aériens assument tous ces frais?

M. Grant: Oui. L'équipement est fourni par le ministère des Transports.

Le sénateur Molgat: Est-ce que quelqu'un pourrait nous donner le montant total des coûts?

M. Grant: de quoi?

Le sénateur Molgat: De l'ensemble du système de sécurité. Il me semble que nous devrions le savoir.

M. Grant: Cela coûte aux transporteurs environs $4 millions pour détecter les passagers.

Le sénateur Molgat: Se le partagent-ils?

M. Grant: Oui. Les coûts de la sécurité s'élèveraient à environ $200,000 pour les transporteurs étrangers.

Le sénateur Molgat: Que paie le gouvernement canadien par l'intermédiaire du ministère des Transports?

M. Grant: Le gouvernement paie pour la GRC dans les aéroports; il s'est aussi occupé des clôtures. Le programme vient d'être mis en place. Nous voulions l'avoir pour les Jeux olympiques. Il y a aussi l'équipement dont j'ai parlé; la recherche et la mise en exécution s'orientent vers l'automation et peut être vers un système de détection olfactive des bagages qui permettrait de vérifier qu'ils ne contiennent aucun explosif, ce qui pourrait être très utile à l'avenir.

Le sénateur Thompson: Quand vous parlez d'équipements s'agit-til de Rayons-X? Je les nomme Rayons-X, mais ils doivent porter un autre nom.

M. Grant: Il y a des Rayons-X et le magnétomètre. La GRC a aussi un rôle policier pour le stationnement etc. Le secteur de la sécurité coûte peut-être 8 millions de dollars par an.

Le sénateur Molgat: Ce montant est payé par le gouvernement canadien?

M. Shields: Par le ministère des Transports.

Le sénateur Molgat: Seulement le Ministère des Transports?

Le sénateur Molgat: A l'exclusion de la GRC?

M. Grant: Y compris la GRC. C'est-à-dire pour le personnel de la GRC qui s'occupe de la sécurité.

Le sénateur Bourget: Quel pourcentage cela représente-t-il? Est-ce que cela correspond au du montant total des dépenses qui servent à mettre en application les mesures de sécurité

M. Grant: Les coûts de la sécurité s'élèvent actuellement à environ du coût total en ce qui concerne la GRC. Cela risque de changer avec les études approfondues que nous entreprendrons.

Le sénateur Thompson: Lors de la construction d'un aéroport, accorde-t-on beaucoup d'importance à la sécurité, sur le plan de la conception?

M. Grant: Oui. Nous essayons de concevoir nos aérogares en fonction de la sécurité et en essayant de réduire les frais.

Le sénateur Thompson: C'est ce que vous avez fait avec Mirabel?

M. Grant: Oui, avec Mirabel, nous avons tenu compte de la sécurité dans la conception des installations et nous avons pu ainsi intégrer certains systèmes de sécurité. Mais pour ce qui est du terminus n°. 1 de Toronto c'est un autre question. Tout autour de ce terminus on voit tellement de machines qu'il est difficile d'avoir une zone stérile.

Le président: Qui pourrait empêcherait le sénateur Thompson de passer par la porte de derrière?

M. Grant: C'est cela même.

Le sénateur Thompson: Nous avons environ 150 aéroports?

M. Grant: C'est exact.

Le sénateur Thompson: Il y en a que vous devez considérer comme de véritables passoires alors que d'autres correspondent à vos normes.

M. Grant: Dans nos bureaux régionaux, nous avons des employés affectés à la sécurité dont la tâche est d'aller dans chaque aéroport, y faire l'évaluation de son plan particulier, afin de juger de son efficacité.

Le sénateur Thompson: Pensez-vous que tous les aéroports construits de nos jours sont sûrs?

M. Grant: Oui. Certaines mesures doivent être respectées; par exemple il faut fermer les barrières adjacentes au terminus et demander à la GRC d'être présente lors de l'embarquement ou du débarquement des passagers. Ces mesures permettent d'assurer une meilleure sécurité.

Le sénateur Riley: Les mesures de sécurité seraient-elles plus efficaces à Pickering si vous pouviez construire cet aéroport?

M. Grant: Il nous aurait fallu intervenir à l'époque de la construction!

Le sénateur Molgat: En ce qui concerne les négociations visant la sécurité, intervenez-vous dès que les premières esquisses sont faites par les architectes?

M. Grant: Oui en ce qui concerne les aérogares faits actuellement.

Le sénateur Molgat: Vous avez mentionné le terminus n° 1 mais j'espère que pour le terminus n° 2 qui a été construit afin d'accroître la sécurité, vous êtes intervenus.

M. Grant: Cela s'est fait avant que j'occupe ce poste.

Le sénateur Bourget: Ce programme ne contrevient-il en rien aux lois provinciales?

M. Grant: Non, absolument en rien.

Le sénateur Thompson: A votre avis, croyez-vous qu'il est urgent que cette Loi soit promulguée?

M. Shields: Nous prévoyons avoir la collaboration des provinces en ce qui a trait à tout incident relevant du Code Criminel. Nous nous y attendons comme cela s'est toujours fait.

M. Grant: En raison des évènements internationaux qui vont avoir lieu au Canada, nous espérons que cette loi sera adoptée aussi rapidement que possible.

Le sénateur Bourget: C'est pourquoi nous avons demandé de comparaître ici ce matin.

Le sénateur Burchill: Je propose que le bill soit adopté sans amendement.

Le sénateur Bourget: J'appuie cette motion.

Le président: Le sénateur Burchill, appuyé par le sénateur Bourget, propose que le bill soit adopté sans amendement. Avez-vous des questions?

Tous ceux qui sont en faveur? Qui sont contre?

Les honorables sénateurs: Le bill est adopté.

Le Comité suspend ses travaux.

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

PREMIÈRE SESSION DE LA TRENTIÈME LÉGISLATURE

1974-1976

SÉNAT DU CANADA

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT

DES

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président: L'honorable J. CAMPBELL HAIG

INDEX

DES DÉLIBÉRATIONS

(Fascicules n°s 1 à 11 inclusivement)

21895—1

Préparé

par le

Service de référence,

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT.

SÉNAT DU CANADA

Comité permanent des Transports et des Communications
1ère Session, 30ème Législature, 1974-1976

INDEX

—Cowie, M. C. A., Inspecteur, Section règlements et licences de l'aéronautique, min. Transports
—David, M. Raymond, Vice-président et directeur général, Division Services français, Société Radio-Canada
—Doyle, M. Elton, Avocat du Contentieux, Associates Acceptance Company Ltd.; Conseil fédéré sociétés de prêts
—Grant, M. Stuart, Agent exécutif, Administration civile (sécurité), min. Transports
—Guthrie, M. A. Derek, Conseiller juridique, Roy Marine Leasing Limited
—Hammarskjold, M. Knut, Directeur général, Association Transport Aérien international
—Jiles, M. Peter, Vice-président et secrétaire, United Dominion Corporations Canada Ltd.; Conseil fédéré sociétés de prêts
—Juneau, M. Pierre, Président, Conseil de la radiotélévision canadienne
—Kennerly, M. B. Frank, Conseiller, Equipment Lessors Association of Canada
—Langdon, M. Glen, Président, Equipment Lessors Association of Canada
—MacKenzie, M. D. E., Vice-président, secrétaire et conseiller général, Canadian Acceptance Corporation Ltd.; Conseil fédéré sociétés de prêts

Publié en conformité de l'autorité du Sénat par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Imprimerie et Édition, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9