

**Notes pour la comparution de  
Nicholas Le Pan, surintendant des institutions financières,  
devant le  
Comité permanent des transports de la Chambre des communes  
relativement à la réglementation et la surveillance des  
régimes de retraite d'Air Canada**

**Le jeudi 3 avril 2003**

Il est malheureux qu'Air Canada soit aux prises avec cette situation. Je tenais à être ici aujourd'hui parce qu'à mon avis, il importe que le Comité soit conscient des attributions du BSIF, et parce qu'il semble y avoir une certaine confusion au sujet de la situation des régimes de retraite d'Air Canada. Pour des raisons de confidentialité, la gamme de questions que je suis en mesure d'aborder est quelque peu limitée. Toutefois, compte tenu des documents fournis par Air Canada aux tribunaux du Canada et des États-Unis et des renseignements connexes que la société a divulgués, je crois qu'il m'est possible de décrire les principaux éléments de la situation dans la perspective du BSIF.

En vertu de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*, le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) est chargé de surveiller les régimes de retraite fédéraux pour déterminer s'ils satisfont aux exigences réglementaires et, ce faisant, de chercher à protéger les droits et les intérêts des participants et des bénéficiaires des régimes.

La réglementation et la surveillance des régimes de retraite reconnaissent que les caisses de retraite sont des mécanismes établis volontairement par les employeurs et les employés. Ces mécanismes sont encadrés par la législation et la réglementation, mais aussi par les conventions collectives. Les parties en présence établissent des niveaux de prestations acceptables et promettent de les financer en conséquence. Les administrateurs des régimes répondent de la gestion de ces derniers. En outre, les régimes de retraite ou leurs répondants peuvent éprouver des problèmes financiers et de capitalisation, d'où le besoin de restructurer les régimes, et peut-être de réduire les prestations aux participants, plus particulièrement si le répondant est en difficulté. Ni la législation ni la réglementation ne garantissent que les prestations seront systématiquement versées. Les régimes peuvent être restructurés ou abolis, encore que la façon dont cela s'appliquerait dans un cas précis dépend des conventions collectives et des modalités des régimes en cause.

Un autre élément clé de la législation est que les répondants doivent combler les déficits des régimes sur une période de cinq ans. L'obligation, prévue par la loi, de combler un déficit est déterminée par le dépôt d'un rapport d'évaluation auprès du BSIF, ce qui survient normalement tous les trois ans mais peut être

accélééré. Ces mécanismes sont établis de longue date et semblables à ceux d'autres administrations, au Canada et à l'étranger, qui réglementent les régimes de retraite.

Cette approche prévoit un compromis raisonnable. Il importe de protéger les participants en assurant la capitalisation des régimes. Il faut aussi accorder une certaine souplesse aux répondants des régimes et à leurs employés pour leur permettre de négocier les modalités des régimes à prestations déterminées et de financer ces derniers. Notre façon d'administrer la législation respecte également ce compromis.

Passons maintenant à la situation d'Air Canada. Le BSIF a commencé à soumettre les régimes de retraite d'Air Canada à des simulations de crise il y a deux ans. À la suite de l'analyse que nous avons effectuée plus tôt cette année, et à la lumière des discussions ultérieures avec les responsables d'Air Canada, nous avons commencé à craindre que ces régimes ne soient nettement déficitaires. Nous avons ensuite confirmé cette situation avec Air Canada. Dans les documents qu'elle a soumis aux tribunaux, la société fait allusion à un déficit de l'ordre de 1,3 milliard de dollars en janvier 2003 même si les régimes étaient excédentaires à l'époque des plus récents rapports d'évaluation au cours de l'année 2001. Le BSIF ne connaîtra l'ampleur exacte du déficit qu'après dépôt et analyse des rapports d'évaluation. Toutefois, d'après les renseignements à notre disposition, je n'ai aucune raison d'adopter une estimation sensiblement différente. Le montant du déficit effectif sera établi en fonction de la date de l'évaluation, du rendement futur du marché et des négociations qui auront lieu entre les employés et le syndicat. En vertu du cycle triennal habituel, les rapports d'évaluation pour la grande majorité des régimes n'ont pas à être déposés auprès du BSIF avant juin 2004.

Air Canada a également bénéficié d'un congé de cotisations en 2001, en 2002 et en 2003. Cela lui est permis en vertu du règlement et de la législation. Toutefois, compte tenu du mandat du BSIF, je dois déterminer si cela était justifié en tenant compte de toutes les circonstances, y compris les modalités des régimes. À mon avis, ce n'était pas le cas.

Nos craintes ont été exacerbées par les diverses autres tensions exercées sur la société et sur l'industrie, dont on a fait grand cas.

Par conséquent, le BSIF a pris trois mesures pour renforcer la position des retraités. Nous avons d'abord demandé à la société de mettre fin à son congé de cotisations et de verser environ 200 millions de dollars, ce qui représente la valeur du congé de cotisations pris en 2002 et le coût normal des services passés exigible à l'égard du reste de l'année 2003. D'aucuns ont soutenu que le BSIF avait exigé que la société injecte immédiatement 1,3 milliard dans ces régimes. C'est faux.

Notre approche à l'égard de toute mesure réglementaire, y compris celle-ci, consiste à permettre à la société en cause de faire des observations, et si elle le désire, de nous soumettre des solutions de rechange afin de réaliser nos objectifs généraux. Avant que la société ne décide de se mettre sous la protection de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC), nous lui avons fait savoir que nous acceptons sa proposition à l'égard du versement du montant d'environ 200 millions de dollars, à condition que la façon de satisfaire à cette exigence réglementaire soit ensuite documentée. À mon avis, notre décision d'accepter la proposition d'Air Canada, et dont les documents déposés à la Cour par Air Canada en témoignent, a fait en sorte que la capitalisation immédiate des régimes de retraite ne constituait plus un motif pour lequel la société pouvait se placer sous la protection de la législation sur les faillites.

Ensuite, dans une communication distincte, nous avons demandé à Air Canada de devancer le dépôt des rapports d'évaluation auprès du BSIF à la fin d'avril pour mieux déterminer la position déficitaire du régime. Je tiens encore une fois à souligner qu'en vertu de la législation et des règlements, tout déficit mis au jour dans ces rapports pouvait être comblé sur cinq ans. En devançant ces évaluations, nous devançons l'obligation de capitaliser le régime afin d'améliorer la position des participants de façon permanente ou si la société devait choisir, pour une raison quelconque, de se placer sous la protection de la législation sur les faillites. Nous avons également précisé à Air Canada que le calendrier exact de dépôt de ces rapports pouvait être quelque peu assoupli. Nous avons également reconnu que l'exigence de capitalisation serait et sera affectée par d'autres négociations, y compris celles que la société a dit vouloir tenir avec ses syndicats afin de restructurer les régimes.

Troisièmement, nous avons exigé qu'Air Canada fournisse aux participants des renseignements suffisants à propos de la situation.

Nous avons fait savoir à la société que nous demeurons prêts à travailler avec elle dans le meilleur intérêt des participants pour corriger la situation financière actuelle et mener à bien toute restructuration. Le BSIF sera tenu d'approuver tout projet de restructuration des régimes. Nous examinerons l'équité de la proposition et son caractère viable, de même que l'équité du processus ayant servi à élaborer le projet de restructuration.

Même si Air Canada s'est placée sous la protection de la LACC, les exigences du BSIF demeurent en place et, à mon avis, renforcent la position des participants des régimes de retraite.

Les participants retraités et actifs voudront connaître l'impact de la décision d'Air Canada de se placer sous la protection de la LACC sur leurs prestations. Il est très difficile de répondre à cette question pour le moment. Même si les actifs

des régimes de retraite demeurent distincts et séparés de ceux de l'employeur, on pourrait ne connaître l'impact ultime sur les prestations avant des mois.

Le BSIF continuera d'œuvrer en accord avec son mandat, dans le meilleur intérêt des participants et des autres bénéficiaires des régimes de retraite.

Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.