

*Initiatives ministérielles*

longtemps et qui a fait avancer ce projet de loi pendant toutes ces années. On lui doit beaucoup à ce sujet.

Monsieur le Président, il s'agit d'une bonne loi d'intérêt public.

(La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

**M. Richardson:** Monsieur le Président, j'ai le plaisir de présenter le projet de loi S-11, Loi modifiant la Loi relative aux cessions d'aéroports.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Le député a besoin du consentement unanime de la Chambre pour proposer le projet de loi S-11. La Chambre donne-t-elle son consentement unanime?

**Des voix:** D'accord.

\* \* \*

**LA LOI RELATIVE AUX CESSIONS D'AÉROPORTS****MESURE MODIFICATIVE**

**L'hon. Doug Lewis (au nom du ministre des Transports)** propose: Que le projet de loi S-11, Loi modifiant la Loi relative aux cessions d'aéroports, soit lu pour la deuxième fois et, avec le consentement unanime de la Chambre, renvoyé au comité plénier.

• (2110)

**M. Richardson:** Monsieur le Président, après avoir consulté les braves députés d'en face, je pense que vous pourrez constater qu'il y a consentement unanime pour que l'on franchisse toutes les étapes de ce projet de loi ce soir.

**M. Milliken:** Oui, monsieur le Président, nous sommes heureux de contribuer à l'adoption de cette mesure, mais je ne saurais laisser filer l'occasion de faire un discours.

Je m'excuse auprès du solliciteur général, mais il y a certains aspects importants à souligner dans ce projet de loi. Si le secrétaire parlementaire veut prendre la parole le premier, je serais heureux de l'entendre, sinon je vais commencer. Nous consentons à ce que ce projet de loi franchisse toutes les étapes ce soir, mais seulement une fois que les observations pertinentes auront été faites.

**M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le Président, je remercie les députés de ce consentement.

Il n'y a pas si longtemps, nous avons débattu le projet de loi précédent, le C-15, qui établissait essentiellement les droits des employés en matière de pensions et de relations du travail en cas de cession à bail ou de vente d'aéroports fédéraux. Le projet de S-11 vient régler les derniers points à ce sujet.

La Chambre le sait, le processus de délégation des pouvoirs aux administrations aéroportuaires locales est

engagé depuis belle lurette pour le premier groupe d'aéroports. Nous avons appris une foule de choses en cours de route.

Depuis la dernière fois que nous avons débattu cette question, nous avons signé des accords de cession avec quatre de ces administrations locales, soit Montréal, Vancouver, Edmonton et, bien sûr, Calgary. Ce projet de loi porte sur des exigences législatives supplémentaires visant à compléter le processus.

Il maintient essentiellement le statu quo en ce qui concerne l'impôt fédéral sur le revenu; il décrit les pouvoirs qu'ont les administrations aéroportuaires locales de saisir et de détenir des aéronefs puis de procéder à des recours devant les tribunaux à défaut de paiement des frais.

Il traite des placements autorisés et ce qu'il advient d'eux à la cession d'aéroport à une administration locale.

Enfin, il fait obligation aux administrations aéroportuaires locales de respecter diverses dispositions de la Loi sur les langues officielles, et notamment la partie V concernant la langue de travail et la partie VI traitant de la participation des Canadiens d'expression française et d'expression anglaise, dans les aéroports cédés à bail dans les régions désignées aux termes de la Loi sur les langues officielles.

Le processus touchant le projet de loi C-15 était déjà engagé quand nous nous sommes rendu compte que, pour maintenir le statu quo en ce qui concerne le paiement de l'impôt sur le revenu, une disposition législative s'imposait, d'où l'article ajouté à ce projet de loi.

Peut-être devrais-je aussi expliquer pourquoi l'article 11 est nécessaire. Avant le 1<sup>er</sup> juin 1992, les sociétés de fiducie, de prêt et d'assurance constituées en vertu d'une loi fédérale étaient autorisées à faire des investissements si elles se soumettaient aux règles régissant les placements admissibles pour les compagnies d'assurance. L'un des types d'investissement visés par ces règles était l'hypothèque sur les biens en location.

Comme la notion de bien en location est inexistante dans le Code civil du Québec, les hypothèques sur les terrains aéroportuaires ne constituaient pas des placements admissibles, et pour cette raison, l'administration aéroportuaire locale de Montréal aurait pu avoir du mal à obtenir du financement à long terme.

Depuis le 1<sup>er</sup> juin 1992, date d'entrée en vigueur des nouvelles lois régissant les institutions financières, les règles relatives aux placements admissibles pour les compagnies d'assurance ne sont plus appliquées. Maintenant, tout investissement peut être assujéti à l'exigence de la «gestion prudente du portefeuille». Les fonds de pension sous réglementation fédérale demeurent, quant à eux, assujétiés aux règles régissant les placements admissibles