



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-QUATRIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

Commissions parlementaires

Commission permanente de l'aménagement et des équipements

Auditions et étude détaillée du projet de loi
295 — Loi concernant Aéroports de Montréal

Le jeudi 28 novembre 1991 — No 122

Président : M. Jean-Pierre Saintonge

QUÉBEC

Débats de l'Assemblée nationale

Table des matières

Remarques préliminaires	CAE-7227
Auditions	CAE-7228
Étude détaillée	CAE-7233
Remarques finales	CAE-7245

Intervenants

M. Jean Garon, président

M. Claude Ryan
M. Jacques Chagnon
M. Francis Dufour

- * M. Arthur P. Earle, Aéroports de Montréal
- * M. Pierre J. Boucher, idem
- * M. Daniel Picotte, Martineau Walker
- * M. André Langlois, ministère des Affaires municipales
- * Témoins interrogés par les membres de la commission

Abonnement: 250 \$ par année pour les débats des commissions parlementaires
70 \$ par année pour les débats de la Chambre
Chaque exemplaire: 1,00 \$ - Index: 10 \$
La transcription des débats des commissions parlementaires est aussi
disponible sur microfiches au coût annuel de 150 \$
Dans les 2 cas la TPS et la TVQ s'ajoutent aux prix indiqués

Chèque rédigé au nom du ministre des Finances et adressé à:
Assemblée nationale du Québec
Distribution des documents parlementaires
5, Place Québec, bureau 195
Québec, (Québec) 161. 418-643-2754
G1R 5P3 télécopieur: 418-528-0381

Courrier de deuxième classe - Enregistrement no 1762

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0623-0102

Le jeudi 28 novembre 1991

Auditions et étude détaillée du projet de loi 295

(Neuf heures quarante-trois minutes)

Le Président (M. Garon): À l'ordre, s'il vous plaît!

Je déclare ouverte la séance de la commission de l'aménagement et des équipements. Rappelons le mandat de la commission. La commission a pour mandat d'entendre les intéressés et de procéder à l'étude détaillée du projet de loi d'intérêt privé 295, Loi concernant Aéroports de Montréal. M. le secrétaire, y a-t-il lieu d'annoncer des remplacements?

Le Secrétaire: Non, M. le Président, il n'y a aucun remplacement.

Le Président (M. Garon): J'inviterais le parrain du projet de loi, M. le député de Saint-Louis, à nous présenter le projet de loi 295, Loi concernant Aéroports de Montréal.

Remarques préliminaires

M. Chagnon: Merci, M. le Président. M. le ministre, Mme et MM. les membres de la commission, il me fait plaisir ce **matin** de vous présenter le projet de loi 295, Loi concernant Aéroports de Montréal. Il est important de savoir que le projet de loi a été déposé au directeur de la législation le 9 septembre dernier, ce qui lui permet d'être adopté avant le 21 décembre. Je sais, M. le Président, pour avoir déjà plaidé d'autres projets de loi privés devant vous, que vous vous intéressez, entre autres, au moment de publication dans la **Gazette officielle** et dans les journaux. Or, le projet de loi... l'avis, c'est-à-dire, a été publié dans la **Gazette officielle** le 19 octobre 1991 et dans le journal **Le Devoir** aux dates que sont les **5, 12, 19 et 26 octobre 1991**.

Le projet de loi, M. le Président, a pour objet, d'une part, de reconnaître la corporation qui a été constituée le 21 novembre 1989 et de lui donner un régime fiscal particulier. Comme vous le savez, M. le Président, les aéroports sont de juridiction fédérale et sont, au moment où l'on se parle, des actifs sur lesquels les municipalités dans lesquelles ils se trouvent reçoivent des "en lieu" de taxes. Et une des dispositions, ou la disposition peut-être la plus importante de ce projet de loi-là est de faire en sorte que les municipalités dans lesquelles on retrouve ces aéroports continuent de recevoir ces "en lieu" de taxes et non pas que les municipalités chargent à Aéroports de Montréal les taxes municipales qui pourraient découler de l'administration d'Aéroports de Montréal.

Je me permettrai, M. le Président, de vous présenter M. Arthur P. **Earle**, président du

conseil d'administration, au centre de nos invités. À sa droite ou à sa gauche - ça dépend comment on se place - il y a M. Pierre Boucher, conseiller principal, et à l'autre gauche ou à l'autre droite, il y a M. Daniel Picotte, conseiller juridique à la firme Martineau Walker. J'avise tout de suite les membres de cette commission que nous aurons deux amendements: un amendement à l'article 1 et un amendement à l'article 7.1. Évidemment, j'invite les membres de cette commission à adopter le projet de loi 295. Je vous remercie, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Alors, M. le ministre, pour une déclaration d'ouverture.

M. Ryan: M. le Président, pour l'instant, je me bornerai à souhaiter la bienvenue à la délégation de la société Aéroports de Montréal. Suivant notre coutume, je laisserai d'abord la parole à M. Earle, président de la société, qui nous expliquera les motifs de la démarche instituée par la société auprès de l'Assemblée nationale. Après cela, je ferai part des intentions, de la position du gouvernement. Je voudrais d'abord laisser la parole à notre hôte, comme il se doit.

Le Président (M. Garon): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Quelques mots seulement de bienvenue aux représentants d'Aéroports de Montréal, en fait, les administrateurs. C'est évident que le principe à l'effet que les municipalités concernées ne perdent pas d'argent est valable, à mon point de vue, mais il faut s'assurer vraiment qu'il sera respecté à l'intérieur de cette loi-là. On n'a pas grand-chose à faire, dans le sens que la loi est déjà adoptée; ça découle d'une décision du fédéral de céder les aéroports à des corporations ou à des municipalités. La décision est déjà prise depuis plusieurs années et ça découle de ce contexte-là. Est-ce que c'est une bonne décision ou une mauvaise décision? Peut-être qu'il est trop de bonne heure pour porter un jugement là-dessus, au moins pour faire des conclusions ou un jugement de valeur. On pourrait présumer, se prononcer ou avoir certains pronostics, mais je pense bien qu'on ne jouera pas au visionnaire par rapport à ça. La seule chose dont je me rends compte, c'est que ce n'est pas tellement en force. Il faudra bien, encore une fois, examiner à l'usage ce qu'on pourra en faire. Le principe que je veux défendre ce matin, c'est que les municipalités ne soient pas perdantes dans quelque transaction ou dans quelque location que ce soit. C'est dans ce

sens qu'on va étudier le projet de loi qui nous est présenté. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui ont des déclarations d'ouverture à faire? Alors, j'invite les requérants à présenter leur point de vue.

Auditions

M. Earle (Arthur P.): Merci. M. le Président de la commission, M. le ministre, Mme et MM. les députés, mon nom est Arthur Earle. Je suis le président du conseil d'administration d'Aéroports de Montréal, le requérant du projet de loi 295 intitulé Loi concernant Aéroports de Montréal. Je suis accompagné, comme M. Chagnon l'a dit, à ma droite, de M. Pierre Boucher; à ma gauche, de Me Daniel Picotte, notre conseiller juridique qui a travaillé avec nous pendant quelques années sur les négociations avec le gouvernement fédéral pour arriver au moment où nous sommes, ces jours-ci.

Aéroports de Montréal est un organisme sans but lucratif qui a été constitué en corporation le 21 novembre 1989. Aéroports de Montréal a été créé afin de donner suite à la politique du gouvernement fédéral annoncée en 1987 relative à la gestion des aéroports canadiens. Cette politique propose de céder l'exploitation et le développement des aéroports de ces sociétés sans but lucratif appelées Administration aéroportuaire locale (AAL) - on entend ces initiales-là souvent. Le gouvernement fédéral poursuit par cette politique trois grands objectifs, soit: permettre aux aéroports de mieux servir les intérêts locaux, favoriser les occasions de développement économique régional et permettre l'exploitation sur une base commerciale du réseau aéroportuaire canadien.

La mission de notre organisation, Aéroports de Montréal, est la suivante: Premièrement, prendre en charge la gestion et l'exploitation de l'aéroport international de Dorval, de l'aéroport international de Mirabel, ainsi que, éventuellement, de l'aéroport de Saint-Hubert si, après consultation des milieux concernés et compte tenu de leurs intérêts légitimes, une entente intervenait à cet effet. Deuxièmement, agir comme organisme rendant au public des services aéroportuaires sûrs, efficaces et de qualité qui répondent aux besoins spécifiques de la communauté et, enfin, assurer la mise en valeur du potentiel économique et commercial des aéroports dans le meilleur intérêt du public de la grande région montréalaise.

Dans la poursuite de ses objectifs, Aéroports de Montréal négocie depuis des mois - depuis plusieurs mois - les termes spécifiques de la cession en sa faveur de la gestion et de l'administration de l'aéroport international de Dorval et de l'aéroport international de Mirabel. Cette cession prendra la forme d'un bail à long terme

d'une durée initiale de 60 ans, assorti d'une option de renouvellement d'une durée additionnelle de 20 ans. En fait, les modalités financières de location des aéroports ont été convenues entre les parties dès le 11 avril 1991. À l'heure actuelle, nous avons, à toutes fins pratiques, terminé la négociation de la convention de cession et du bail principal à intervenir avec le gouvernement fédéral. Nous avons obtenu du ministre fédéral des Transports une lettre nous confirmant son intention de procéder à la signature de ces contrats, suite à l'approbation du Conseil du trésor du Canada prévue pour le début de l'année 1992.

Le projet de loi 295, soumis aujourd'hui à votre examen détaillé, s'insère dans le cadre d'une série de démarches législatives et réglementaires, tant au niveau fédéral que provincial, visant à doter Aéroports de Montréal des outils nécessaires pour lui permettre de gérer et d'administrer, sur une base financièrement viable, les installations aéroportuaires dont il prendra charge. En effet, le projet de loi 295 poursuit l'objectif de dispenser Aéroports de Montréal du paiement des différentes taxes de nature municipale imposées soit par la Loi sur la fiscalité municipale, la Loi sur l'instruction publique, la Loi autorisant les municipalités à percevoir un droit sur les mutations immobilières, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme et ce, à l'égard seulement des infrastructures aéroportuaires que nous louerons du gouvernement fédéral. Les locataires autres qu'Aéroports de Montréal continueront à verser des taxes foncières et scolaires en conformité avec la Loi sur la fiscalité municipale, comme ils le font en ce moment.

En contrepartie, le gouvernement fédéral fera en sorte, par voie d'amendement réglementaire à la loi fédérale sur les subventions aux municipalités, que les "en lieu" de taxes continuent d'être versés aux municipalités. Ainsi, en vertu du projet de loi privé 295, les municipalités, après le transfert à Aéroports de Montréal, seront exactement dans la même position qu'elles étaient avant le transfert, puisqu'elles toucheront les mêmes "tenant lieu" de taxes qui leur auraient été versés si le gouvernement fédéral avait continué d'assumer lui-même l'exploitation de ses installations aéroportuaires. Le projet de loi 295 maintient le statu quo. Je pense que c'est très important de souligner ça: le projet de loi 295 maintient le statu quo.

Une voix: Fiscal.

M. Earle: Fiscal, excusez-moi. En effet, les mesures législatives contenues au projet de loi 295 n'auront aucun impact défavorable pour les municipalités visées, mais permettront, en revanche, à Aéroports de Montréal d'assumer pleinement et efficacement la gestion des installations aéroportuaires fédérales, et aussi d'as-

sumer son rôle moteur de l'économie de la grande région montréalaise.

D'ailleurs, la Société de promotion des aéroports de Montréal, qui regroupe les instances représentatives des intérêts économiques et politiques de la grande communauté montréalaise, a appuyé, par vote de résolution unanime, la portée de notre démarche auprès du gouvernement.

Nous espérons que vous souscrirez à nos objectifs et que, par l'entremise de ce projet de loi, vous nous donnerez les outils pour y parvenir. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Garon): M. le député de Jonquière. Ah, pardon! M. le ministre des Affaires municipales.

M. Ryan: Ça ne se perd pas facilement les habitudes du pouvoir, hein?

Le Président (M. Garon): Pas du tout.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ryan: J'aime taquiner le député de Lévis. Des fois, il répond vivement et, d'autres fois, il comprend qu'il n'y a aucune malice chez le député d'Argenteuil.

Le Président (M. Garon): On ne sait jamais.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Mais quand vous ne comprenez pas, vous ne répondez pas.

M. Ryan: Je pense que M. le député de Saint-Louis et M. Earle ont bien résumé l'objet que nous poursuivons avec ce projet de loi. Je voudrais peut-être apporter un certain nombre de précisions supplémentaires. M. Earle était venu me voir, au printemps de 1990, pour la première fois, si mes souvenirs sont bons, vers le mois de mai ou juin. Vous rappelez-vous la date, M. Earle?

M. Boucher (Pierre J.): C'est le 4 février, je crois bien.

M. Earle: Le 4 février, je pense.

Une voix: C'est le printemps de bonne heure.

M. Earle: Je pense qu'on a eu une autre réunion avant.

M. Ryan: C'est après l'adoption de...

M. Earle: Oui. Au mois de mai, je pense.

M. Ryan: Non, ça a été plus tard que ça.

M. Earle: Oui.

M. Ryan: La rencontre, ça a été au cours de l'été, en tout cas. La première rencontre véritable que nous avons eue pour discuter du sujet, ça a été au cours de l'été. On m'a exposé les craintes d'Aéroports de Montréal à la suite de l'adoption de la loi 145 et nous avons examiné l'ensemble de la situation. Je voudrais tout d'abord résumer ce que représente le groupe Aéroports de Montréal.

Comme vous le savez, il y a une société de promotion des aéroports de Montréal composée, je pense, de 21 ou 22 membres représentant les principales municipalités de la région où il y a des aéroports, en particulier, évidemment, Saint-Laurent, Montréal, Dorval, Mirabel et Saint-Hubert. Et on a également, dans cet organisme, une représentation des groupes économique-sociaux, surtout des groupes de promotion économique. Et le but de cet organisme, d'où dérive Aéroports de Montréal... Aéroports de Montréal est une société distincte comprenant sept membres, mais Aéroports de Montréal est un peu comme le conseil d'administration d'un organisme plus large mais doté d'une existence autonome pour les fins de la gestion des installations aéroportuaires. C'est un organisme sans but lucratif qui a comme mission de maintenir des services publics de qualité en matière aéroportuaire.

Alors, on m'a fait valoir qu'avec la loi 145, si elle devait être appliquée littéralement, en raison des dispositions du protocole devant présider à la cession des aéroports à ce groupe, il s'ensuivrait des conséquences fiscales considérables. Tout d'abord, Aéroports de Montréal devrait être considéré comme un occupant ordinaire, un occupant commercial sans autre statut. Et ça, tout de suite, ça entraînerait une augmentation de son fardeau fiscal au plan foncier. Parce que nous savons tous que les gouvernements, pour les immeubles dont ils sont les propriétaires, jouissent d'une exemption fiscale et versent en compensation des subventions sous forme d'"en lieu" de taxes qui ne touchent pas, généralement, 100 % de la valeur de taxes qui auraient été exigibles s'il s'était agi d'un immeuble purement commercial. Alors, tout de suite là, il y avait une augmentation prononcée.

(10 heures)

Il y avait également une autre augmentation susceptible de dériver du jeu de la taxe sur la valeur locative et de la taxe sur les propriétés, la surtaxe sur les propriétés non résidentielles, et il en est résulté un accroissement de charges considérable. Et, enfin, si l'on s'en tient toujours aux dispositions littérales de la loi, la transaction par laquelle Aéroports de Montréal devient gestionnaire des installations et des propriétés, en vertu de la loi concernant les droits sur les mutations immobilières, aurait été considérée

comme un acte de cession et sujette, en conséquence, au paiement des droits sur les mutations Immobilières qui auraient été dans ce cas-là, évidemment, de 1,5 %. C'est un montant considérable qui aurait été impliqué également.

Nous avons examiné l'ensemble du tableau avec les représentants d'Aéroports de Montréal, évidemment, aussi le gouvernement fédéral, et nous avons conclu à une formule intermédiaire en vertu de laquelle la société Aéroports de Montréal, pour les fins de taxation municipale, sera considérée comme continuant de relever du statut d'un immeuble public fédéral et admissible, par conséquent, à l'exemption fiscale et au versement par le gouvernement fédéral d'"en lieu" de taxes. Nous nous sommes assurés, d'autre part, que la contribution additionnelle qui aurait dû être versée de toute manière par le gouvernement fédéral au titre de la surtaxe sur la propriété non résidentielle sera effectivement versée par le gouvernement fédéral. Nous avons conclu, vu qu'il s'agit d'un bail, je pense, de 40 ans...

M. Earle: De 60 ans.

M. Ryan: ...de 60 ans, qui peut être prolongé pour une autre période...

M. Earle: Pour un autre 20.

M. Ryan: ...de 20 ans, qu'il n'y avait pas lieu d'appliquer à cette transaction les dispositions de la loi traitant des mutations immobilières. Alors, le projet de loi que nous examinons est l'expression de cette solution. Je dois dire que les discussions avec les dirigeants d'Aéroports de Montréal ont été très agréables. Je voudrais maintenant donner quelques précisions sur les négociations que nous avons eues avec le gouvernement fédéral à ce sujet, parce que c'est lui qui est le principal concerné dans l'immédiat.

Au cours des débats que nous avons eus autour de la loi 145, l'Opposition s'est inquiétée à maintes reprises du type de négociations que nous avons pu avoir avec le gouvernement fédéral au sujet de ces modifications apportées à la fiscalité municipale. J'ai déclaré à maintes reprises qu'il n'y avait pas eu de négociations parce qu'il n'y en avait pas besoin. Le Québec occupe un champ de responsabilité qui est le sien, et je voulais croire que le gouvernement fédéral comprendrait très bien et accepterait de s'acquitter, au Québec, de ses responsabilités, comme il le fait ailleurs au Canada.

C'est dans cet esprit que nous avons eu des échanges avec le gouvernement fédéral, en particulier avec le ministre fédéral des Transports, M. Corbeil. Je suis heureux de souligner à cette commission que les rapports avec M. Corbeil, en sa qualité de porte-parole du gouvernement fédéral, ont conduit, dans des délais relativement rapides, si l'on considère qu'il y

avait trois ordres de gouvernement qui étaient impliqués, à des résultats fort satisfaisants. Je voudrais résumer brièvement. Je vais déposer cette lettre-ci. J'ai reçu une lettre de M. Corbeil en date du 20 novembre, toute récente, par conséquent. Je pense que la lettre de M. Corbeil, dont je vais donner lecture, résume très bien les négociations que nous avons eues et l'état où nous en sommes à ce sujet. C'est une question très complexe. Je ne veux pas entrer dans tous les détails; nous le ferons si le député de Jonquière est intéressé à tous ces points. Je pense que la lettre de M. Corbeil résume assez bien tout ce que nous avons discuté jusqu'à maintenant.

Je vais commencer par une première lettre qui nous reporte au début des conversations. Les conversations ont commencé à la fin de l'été, avec M. Corbeil. J'ai reçu une lettre en date du 17 octobre, d'abord: "M. le ministre, la présente fait suite à votre lettre du 19..."

M. Dufour: Du 17 octobre 1991 ?

M. Ryan: Oui.

M. Dufour: Parce qu'on a commencé l'an passé.

M. Ryan: Oui, c'est vrai. Et ça a commencé à marcher cette année, comme vous le savez, pour les raisons que vous savez. La présente lettre, c'est une lettre de M. Corbeil à votre serviteur, le 17 octobre 1991, par conséquent:

"La présente fait suite à votre lettre du 19 août 1991 et à notre rencontre du 6 septembre dernier avec M. Arthur Earle, des Aéroports de Montréal, au sujet de la question de la fiscalité municipale." Nous avions tenu une réunion, les trois ensemble, le 6 septembre, qui a été fructueuse. "Il est désormais plus facile de répondre à la proposition des Aéroports de Montréal parce que la Société de promotion des Aéroports de Montréal, dont sont membres les maires de Dorval, Mirabel et Saint-Hubert, leur a donné son appui au moyen d'une résolution votée le 23 août 1991." Je confirme ici: l'appui des municipalités concernées a été obtenu dans ce dossier, je pense qu'il n'y a pas de problème de ce côté.

"M. Yvon Soucy, du Groupe de travail sur la cession des aéroports, à Transports Canada, a récemment rencontré M. Raynald Déry - ça, c'est du ministère des Affaires municipales du Québec - pour revoir le projet de loi d'intérêt privé tel que préparé par les Aéroports de Montréal. Il y a encore quelques ajustements mineurs à faire au projet de loi mais, en principe, nous l'appuyons. Le ministère de la Justice va bientôt préparer un projet de décret au gouverneur en conseil, en vertu de la loi fédérale de 1980 sur les subventions aux municipalités, et ce, dans le cadre des mesures législatives québécoises, tel que proposé par les ADM." C'est

Aéroports de Montréal.

"Pour ne pas retarder la cession du système intégré des aéroports de Dorval et de Mirabel aux ADM, j'aimerais pouvoir soumettre ce projet de décret au Conseil du trésor en même temps que les projets de bail foncier et d'accord de cession, c'est-à-dire aussitôt que le conseil d'administration des ADM aura approuvé ces deux derniers documents. Cependant, le décret ne pourra **entrer** en vigueur avant qu'une nouvelle loi, prévoyant garder en place le système fédéral des "tenant lieu" de taxes et soustrayant les ADM du paiement des droits de mutation immobilière, soit votée à l'Assemblée nationale et mise en vigueur. Dès que le projet de décret aura été préparé par le ministère de la Justice du Canada, M. Yvon Soucy en fera parvenir une copie à M. Raynald Déry ainsi qu'à M. Pierre Boucher des ADM. Ensuite, il devra y avoir rencontre entre les ADM et les gouvernements fédéral et provincial pour revoir le décret et la dernière mise à jour du projet de loi privé des ADM."

J'ajoute un dernier paragraphe: "Je vous remercie très sincèrement de l'attention particulière que vous portez au dossier de cession des aéroports de Dorval et de Mirabel aux ADM. Sans votre intervention dans le problème très épineux de la fiscalité municipale, SOPRAM et les ADM auraient tout simplement pu décider de laisser tomber le projet de cession, ce qui aurait été à l'encontre du développement économique de la grande région de Montréal."

Ça, c'est une première lettre que M. Corbeil m'adressait le 17 octobre. Je pense qu'il est d'intérêt public d'en dévoiler la teneur à l'occasion de l'examen du projet de loi.

Maintenant, le 20 novembre, M. Corbeil m'écrivait de nouveau pour me faire part des derniers développements en ce qui touche le gouvernement fédéral. Et, là, nous aboutissons très vite à l'objet du projet de loi. C'est une lettre, excusez-moi, qui est adressée à M. Earle, mais dont M. Corbeil m'a adressé copie en même temps qu'une autre lettre.

"M. le président, la présente fait suite au récent dépôt à l'Assemblée nationale du projet de loi 295, ainsi qu'à l'ébauche finale de la modification que nous nous proposons d'apporter au Règlement de 1980 sur les subventions aux municipalités, dont vous trouverez ci-joint copie en date du 29 octobre." Vous aurez constaté, dans la copie qui vous a été distribuée, qu'il y a une copie du projet de modification au Règlement de 1980 sur les subventions fédérales aux municipalités, pour tenir compte de la situation particulière des ADM.

"Il est entendu que cette adaptation dudit règlement, faite en vertu des dispositions décrites aux paragraphes 9(1)(e) et 2(3)(f) de la Loi sur les subventions aux municipalités ne porte que sur les immeubles appartenant à Sa Majesté du chef du Canada qui seront loués aux Aéroports de Montréal en exécution du bail foncier

découlant de la présente cession et non sur les propriétés ou les filiales des ADM. Suite à la signature de la convention de cession, les ADM négocieront avec les Travaux publics du Canada un protocole d'entente sur le versement au Receveur général du Canada, trente jours avant la date d'exigibilité des paiements, une somme d'argent suffisante pour couvrir les frais d'administration des Travaux publics du Canada ainsi que le montant des subventions à remettre aux municipalités et aux commissions scolaires, selon les estimations qui seront fournies par les Travaux publics du Canada."

Ça, c'est entendu, Travaux publics du Canada est propriétaire de ces immeubles. Le ministre des Transports transigeait avec nous au nom du gouvernement fédéral, mais dès qu'il s'agissait de ces propriétés, il en référait à son collègue M. MacKay, qui est ministre des Travaux publics à Ottawa. Alors, l'excédent perçu, si tel est le cas, sera remis aux ADM par les TPC dans les trente jours suivants.

"Je me réjouis des progrès accomplis dans ce dossier sur la fiscalité municipale. J'en suis très reconnaissant aux ADM ainsi qu'aux ministres québécois des Affaires municipales, M. Claude Ryan, et des Transports, M. Sam Elkas. Avec l'entrée en vigueur du projet de loi privé 295, je suis confiant de pouvoir soumettre au Conseil du trésor le bail foncier et la convention de cession sitôt que ces documents seront ratifiés par votre conseil d'administration.

"Dans sa lettre du 16 août dernier, M. Victor Barbeau, directeur exécutif du Groupe de travail sur la cession des aéroports, s'est engagé à ce que ses collègues et les fonctionnaires responsables au ministère de la Justice du Canada continuent de travailler d'arrache-pied avec les ADM et leurs conseillers juridiques afin de clore toutes les négociations entourant la préparation des documents juridiques. Les dernières nouvelles que j'ai reçues des ADM sont de nature très encourageante et confirment que nous avons rapidement atteint les résultats escomptés. En effet, les ADM et le gouvernement fédéral ont, à toutes fins pratiques, complété l'ensemble des négociations qui nous permettront de procéder, dans un premier temps, à la signature de la convention de cession qui, après une période transitoire d'au moins quatre mois, concrétisera la cession des aéroports de Dorval et de Mirabel aux ADM et, dans un deuxième temps, à la signature, un jour avant cette cession officielle, des contrats connexes à la convention de cession incluant un bail foncier de soixante ans comportant une clause de renouvellement pour une période de vingt ans.

"Il m'apparaît possible que nous puissions procéder à la signature de la convention de cession au début de l'année 1992, quelques jours seulement après l'approbation éventuelle du Conseil du trésor. Je tiens à renouveler l'engagement du gouvernement fédéral de mener à bien,

et dans les plus brefs délais, le processus de cession des aéroports. Après la signature de la convention de cession, les parties en cause devront assurer une solide gestion de cette affaire et s'engager attentivement dans la période de transition prévue qui pourrait durer jusqu'à six mois.

"Dans l'intervalle, il me ferait plaisir de signer le projet de mise à jour de la déclaration d'intention du 14 novembre 1991, dont une copie a été transmise au président et chef de la direction des ADM, M. Jacques Auger. Pour ce faire, auriez-vous l'obligeance de signer trois copies originales de ce dernier document et de les retourner à M. Yvon Soucy, conseiller principal en matière de politiques auprès du Groupe de travail sur la cession des aéroports. Je serai alors en mesure de les signer avec promptitude."

Voilà pour ce qui touche le gouvernement fédéral. Je pense que toutes les choses ont été **éclaircies** à la satisfaction des Aéroports de Montréal et à la satisfaction du gouvernement du Québec, en ce qui touche le gouvernement fédéral. Je suis heureux de ces échanges que nous avons eus avec le gouvernement fédéral à deux points de vue. Tout d'abord, parce que nous avons une nouvelle preuve concrète de ce que j'avais affirmé au nom du gouvernement à maintes reprises au cours des derniers mois, à savoir, une fois que le gouvernement et l'Assemblée nationale indiquent clairement leur volonté dans le cadre de leurs prérogatives constitutionnelles, on peut compter qu'en citoyen corporatif responsable, le gouvernement fédéral accepte de porter sa part de responsabilité. Tous les échanges à ce sujet sont faits dans un climat de grande collaboration. Et j'ajoute que M. Corbeil, en particulier, en sa qualité de ministre des Transports et aussi de ministre responsable de la région de Montréal au sein du gouvernement fédéral, a fait montre d'une bonne volonté et d'un esprit de collaboration que je n'hésite point à qualifier d'exemplaire. Je l'en remercie au nom du gouvernement du Québec et au nom de la société Aéroports de Montréal. Je pense que quand on se rend compte que les premières discussions vraiment sérieuses à ce sujet remontent à l'été dernier - il y avait eu des approches les mois suivants, mais encore très générales; on ne pouvait rien faire tant que la loi 145 n'avait pas été adoptée - et qu'aujourd'hui nous sommes en mesure de conclure toute cette affaire, après avoir nettoyé un grand nombre de questions juridiques et administratives assez complexes, je pense qu'il y a lieu de s'en réjouir et de retenir que lorsqu'on veut s'y mettre vraiment, on peut arriver à des exemples de collaboration entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial qui servent l'intérêt des collectivités.

Fondamentalement, je pense que le projet de cession des aéroports à des organismes représentant des collectivités locales, autant publiques que privées, mais agissant avec un

mandat de nature publique, est une politique qui est digne d'éloges. Le gouvernement du Québec, au début, ne s'était pas prononcé parce qu'il ne voulait pas hériter de la responsabilité financière des aéroports, pour des raisons qu'on comprend facilement. Et une fois qu'il eût été assuré que le gouvernement fédéral ne voyait pas dans cette façon de procéder un moyen d'annuler toutes les responsabilités qu'il n'a cessé de revendiquer depuis longtemps, il a été très heureux de collaborer. Mon collègue, le ministre des Transports, M. Elkas, s'est montré empressé de faciliter la réalisation de ce projet.

(10 h 15)

Je pense que la politique que nous avons au Canada, politique qui confiait la propriété et la gestion des aéroports à la bureaucratie fédérale, à l'appareil administratif du gouvernement fédéral, est une politique qui existe dans très peu d'autres endroits au monde. En 1987, si mes souvenirs sont bons, un groupe de travail avait soumis un rapport au ministre des Transports du temps, qui était M. Crosbie, et lui avait signalé qu'il y avait à peu près seulement au Canada où on fonctionnait de cette façon-là. Alors, là, nous allons nous aligner sur une manière de faire qui est plus conforme à la vocation d'un aéroport. Et je sais que les autorités municipales de la région de Montréal, en particulier le maire Doré de Montréal, le maire Meilleur de Mirabel, laquelle est située dans le comté d'Argenteuil, au cas où on l'oublierait, le maire de Saint-Hubert également, le maire de Dorval, le maire de Saint-Laurent, sont tous concernés. Ils sont heureux de ces développements. Je pense que ça permettra à la collectivité montréalaise d'avoir un impact beaucoup plus direct sur les décisions reliées au développement économique. On sait tous l'importance cruciale de l'activité aéroportuaire pour la santé économique d'une métropole comme Montréal. Je pense qu'on va se donner les instruments qui permettront d'agir.

Dans mes conversations avec les dirigeants d'Aéroports de Montréal, j'ai évidemment vu à **m'assurer** qu'ils n'entendaient pas reléguer aux oubliettes la vocation de l'aéroport de Mirabel. J'ai vu à **m'enquérir** auprès de M. Earle et de ses collègues de leurs intentions à ce sujet, et j'ai obtenu l'assurance qu'ils embrassent tous les aéroports dans une perspective de complémentarité qui réserve un rôle important à chacun. Je pense que c'est une excellente orientation et il leur incombera de proposer, même de choisir les orientations appropriées au fil des années. Je pense que ce point de départ est excellent.

Alors, M. le Président, voilà qui résume l'implication du gouvernement dans ce dossier. Nous avons vérifié avec plusieurs ministères concernés les implications du projet de loi et, à la suite de toutes ces consultations que nous avons faites, nous sommes disposés à entreprendre l'étude du projet de loi article par article

quand vous le jugerez opportun.

Le Président (M. Garon): Alors, nous acceptons... Acceptez-vous le dépôt des lettres?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Garon): Il n'y a pas de problème? Alors, la lettre de M. Jean Corbeil à M. Arthur P. Earle, du 20 novembre 1991, est déposée par M. Ryan, ministre des Affaires municipales, avec l'annexe qui y est jointe. Alors, M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui, j'aurais juste une petite réaction concernant les informations fournies par le ministre des Affaires municipales. Et ce que je veux retenir, surtout, c'est que le fédéral a reconnu son incapacité à bien gérer les aéroports puisqu'il a décidé de les confier à l'entreprise privée. Je pense, en tout cas, qu'il faut peut-être féliciter le fédéral de l'avoir fait, surtout qu'il accepte la responsabilité financière de ce transfert. C'est évident que le gouvernement, dans ce cas particulier, a peut-être été collaborateur. D'abord, d'une part, le ministre des Transports du fédéral, M. Corbeil, a été aussi un des participants à la réforme de la fiscalité municipale de 1980. C'est un ex-maire aussi - d'Anjou - donc, je pense bien que, déjà, il avait un préjugé favorable envers les municipalités; ça a peut-être permis de faire de meilleures négociations. Je pense que la vérité a ses droits. Il faut bien toute la dire. Je ne dis pas que le ministre n'a pas dit la vérité, mais il ne l'a peut-être pas toute dite. Moi, je voulais faire cette mise au point, là.

C'est évident que le ministre Corbeil, étant de la région de Montréal, comprend les enjeux qui sont en cause. C'est probablement pour cette raison que le dossier a cheminé aussi rapidement et qu'il connaît un dénouement, en tout cas à première vue, qui me semble acceptable. Donc, on ne peut pas partir de ce fait particulier pour conclure qu'Ottawa est toujours ouvert comme ça, dans tous les dossiers. Je pense que...

Le Président (M. Garon): J'espère qu'il va comprendre le Québec aussi.

M. Dufour: C'est ça. Donc, à ce moment-là, il faudra regarder à la pièce parce que je ne crois pas qu'Ottawa... Il est peut-être un peu comme le gouvernement du Québec, il travaille à la pièce, assez souvent, et ça cause des problèmes parce qu'on n'a pas de projets globaux, ni de projets globalisants. Ça nous amène sur des pentes ou sur des discussions plus nombreuses, bien sûr, parce qu'on a de la difficulté à comprendre le cheminement. À première vue, et le ministre l'a confirmé, j'ai cru comprendre que le

gouvernement fédéral, en se débarrassant ou en remettant l'administration des aéroports à des groupes privés, premièrement, reconnaît son incapacité à bien gérer ça; deuxièmement, il est sous l'impression que c'est une opération qui va lui sauver de l'argent. C'est sûrement un des premiers critères qui ont présidé ou les premiers critères qui ont fait qu'Ottawa a agi de cette façon-là.

Ceci étant dit, je l'ai dit au départ, je tiens à le réaffirmer, si on trouve, dans le projet de loi, que les mis en cause en tirent leur profit... On a déjà une indication que les municipalités semblent satisfaites. Il y a peut-être la question du 23 août 1991. Il semble qu'il y ait plusieurs municipalités dont la résolution a été faite en même temps ou à la même date. C'est peut-être le cas, ou c'est juste une prise de position des maires, ou c'est des résolutions de conseil qui sont parvenues à cette date, mais elles n'ont pas nécessairement été adoptées le même soir, à la même heure et le même jour. Donc, il y a peut-être juste ça.

Il y a aussi, et ça, il faudra s'en assurer, déjà deux amendements qui nous sont proposés dans le projet de loi. Il faudra s'assurer que ça va dans le sens que les municipalités ne soient pas lésées.

Voilà, en gros, sans engager de débat ou de discussions interminables, les quelques remarques que je voulais faire à la suite de l'ode au fédéral ou au fédéralisme renouvelé, ce que je suis loin de partager.

Le Président (M. Garon): Est-ce qu'il y a d'autres membres de la commission qui veulent prendre la parole? M. Earle.

M. Earle: Juste deux secondes, une petite clarification. Monsieur a mentionné les mots "entreprise privée" deux ou trois fois. D'abord, nous ne sommes pas des investisseurs qui veulent en tirer quelque chose, nous sommes une entreprise avec une vision publique, monsieur. Je pense que c'est assez important de souligner ce point-là. Merci, M. le Président.

Le Président (M. Garon): Alors, est-ce qu'il y a des intervenants dans la salle qui veulent présenter leur point de vue? Comme je n'en vols pas, je voudrais dire aux membres de la commission que nous allons maintenant appeler les articles, que nous allons faire l'étude des articles un par un. M. le secrétaire, nous allons commencer par l'article 1 et pouvez-vous nous dire s'il y a des amendements?

Étude détaillée

Le Secrétaire: Il y a un amendement, M. le Président. Le ministre présente un amendement.

Le Président (M. Garon): Est-ce que vous

voulez le lire, M. le secrétaire?

Le Secrétaire: L'article 1 du projet de loi 295 est modifié:

1° par la suppression, dans la troisième ligne de la **définition** des mots "Aéroports de Montréal", du texte qui suit: "(S.R.C., 1970 chapitre C-32)";

2° par le remplacement de la définition du mot "bail" par la suivante: "bail", un bail entre la Couronne du chef du Canada et Aéroports de Montréal, visant l'Aéroport international de Montréal (Dorval), l'Aéroport international de Montréal (Mirabel), l'Aéroport de Saint-Hubert ou un autre bien immobilier exploité par Aéroports de Montréal dans le cadre de ses objets **aéroportuaires**."

Le Président (M. Garon): Est-ce que l'amendement est adopté?

M. Dufour: Au moins, on l'accepte comme dépôt. Vous dites qu'il est adopté?

Le Président (M. Garon): Non, non, il est déposé.

M. Dufour: Parce qu'on voudrait bien qu'il nous l'explique, ce n'est pas juste un dépôt.

Le Président (M. Garon): O.K., M. le ministre ou les requérants, qui va pouvoir expliquer l'amendement?

Le Secrétaire: Le ministre.

Le Président (M. Garon): M. le ministre, si vous voulez expliquer l'amendement.

M. Ryan: Je pense que si vous voulez prendre votre texte, le texte du projet de loi 295, M. le Président, vous verrez, à l'article 1, la définition qui était donnée d'Aéroports de Montréal: "la corporation constituée sous cette dénomination le 21 novembre 1989 en vertu de la partie II de la Loi sur les corporations canadiennes (S.R.C., 1970, chapitre C-32), ainsi que toute personne morale dont au moins 90 % des actions du capital appartient à Aéroports de Montréal et toute personne morale sans capital-actions entièrement contrôlée par cette dernière, pourvu que cette personne morale exerce une activité relevant des objets aéroportuaires d'Aéroports de Montréal."

Alors, toute cette dernière partie, à compter des mots "ainsi que toute personne morale", se trouve à tomber, de manière que le statut fiscal qui sera accordé à Aéroports de Montréal ne vaille que pour cet organisme et non pas pour des filiales.

Le Président (M. Garon): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Ça, ça ne cause pas de problème.

Le Président (M. Garon): Pardon?

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Garon): L'amendement est-il adopté?

M. Dufour: Celui-là, oui.

Le Président (M. Garon): Adopté. Est-ce que l'article...

M. Dufour: Le bail.

Une voix: La première partie de l'amendement.

Le Président (M. Garon): Alors, seulement le premier? Ah! non. Vous le prenez dans son ensemble. Avez-vous des questions sur l'autre...

M. Chagnon: Il y a un second amendement, M. le Président, au deuxième alinéa, au deuxième amendement.

Le Président (M. Garon): Allez-y sur le deuxième amendement. Vous n'aviez pas demandé de procéder alinéa par alinéa; alors, je pensais que vous étiez d'accord pour adopter l'ensemble. Alors, posez des questions, puis on adoptera l'amendement dans son ensemble. Parce que vous n'avez pas demandé de séparer l'étude de l'amendement.

M. Dufour: En fait, l'amendement qui nous est proposé pour la définition d'un bail, j'aimerais savoir la différence entre ce qu'on nous propose et ce qui existait auparavant.

M. Ryan: Très bien. Est-ce qu'on est au deuxième amendement, M. le Président?

Le Président (M. Garon): Non, au deuxième alinéa, deuxième paragraphe.

M. Ryan: Au deuxième alinéa, nous remplacerions la définition du mot "bail", qui est contenue dans le **projet** de loi qui a été distribué, par la définition suivante: "un bail entre la Couronne du chef du Canada et Aéroports de Montréal, visant l'Aéroport international de Montréal (Dorval), l'Aéroport international de Montréal (Mirabel), l'Aéroport de Saint-Hubert ou un autre bien immobilier exploité par Aéroports de Montréal dans le cadre de ses objets aéroportuaires." Alors, ici, on laisse tomber les mots "à intervenir conformément à la convention, etc.". C'est un bail entre la Couronne du chef du Canada... On va directement à l'objet.

M. Dufour: Quel serait...?

M. Ryan: On identifie clairement chacun des aéroports concernés.

M. Dufour: Un autre bien immobilier, ça pourrait être quoi, par exemple? Un autre bien immobilier exploité par Aéroports de Montréal dans le cadre de ses objets aéroportuaires, est-ce que ça **voudrait** dire qu'il pourrait y avoir des immeubles à l'extérieur même de l'aéroport comme tel?

M. **Earle**: Il y a des changements technologiques à l'horizon - je ne sais pas comment exprimer ça en français, le "short takeoff and landing", excusez l'expression.

Des voix: Ça va.

M. **Earle**: Décollages courts, oui. Ou un aéroport ou, je ne sais pas... Alors, c'est pour être certain qu'on n'aura pas besoin de revenir ici s'il y a création d'une autre installation qui serait dans l'intérêt public montréalais d'ici sept, huit, dix ans, à cause d'une technologie nouvelle. C'est la raison de cette clause-là.

M. Dufour: Mais, actuellement, vous n'en avez pas?

M. **Earle**: Non, non. En ce moment, il n'y a rien. Mais il y a certainement des changements technologiques qui sont à l'horizon.

M. Ryan: Oui, évidemment, je pense que c'est une mesure de prudence que d'inclure cette modification. Ce n'est pas une modification, c'était déjà dans le premier texte, mais c'est très important d'avoir ça. Disons qu'on décide d'avoir un héliport dans le bas de la ville, par exemple, ce serait important que la Société puisse procéder à l'installation sans être obligée de demander un amendement législatif.

(10 h 30)

M. Chagnon: C'est exact, M. le Président. C'est en plein ça. Un exemple, d'ailleurs...

M. Dufour: Tout à l'heure, ils ont parlé de l'aéroport de Saint-Hubert. Est-ce que l'aéroport de Saint-Hubert est vraiment à l'intérieur de ces ententes-là au moment où on se parle? Est-ce que vous avez déjà une propriété dans ce sens-là?

M. **Earle**: Non, monsieur. Ce n'est pas à l'horizon. En ce moment, nous travaillons sur le dossier Mirabel et sur le dossier Dorval seulement. Mais nous sommes **en** contact continu avec les gens de la rive sud et, aussitôt que notre cas sera réglé... Et **savez-vous**, pour votre information, il y a sept ou huit autres villes qui nous suivront. Il y a quatre villes qui sont en

négociation en ce moment: Vancouver, Edmonton, Calgary et nous. D'abord, il y aura une autre phase ou un autre volet qui viendra l'année prochaine ou l'année d'après. À ce moment-là, on va regarder si les personnes dans la région, les personnes qui ont la responsabilité de la région sont intéressées à travailler avec nous. Si oui, on va faire des négociations et on va inclure Saint-Hubert dans l'autorisation.

M. Dufour: Comment fait-on, M. le ministre, pour inclure un aéroport dont on n'a pas la propriété à l'intérieur d'une loi?

M. Ryan: **Voulez-vous** répéter votre question, s'il vous plaît?

M. Dufour: Je comprends qu'on est en frais de l'introduire, mais comme l'aéroport de Saint-Hubert ne leur appartient pas, comment fait-on pour l'intégrer à l'intérieur d'une loi? L'objet n'existant pas d'une façon officielle, comment fait-on pour intégrer ça à l'intérieur de la loi? À ce moment-là, on pourrait même inclure Vancouver, si on veut. J'exagère, mais dans le fond, c'est ça. Saint-Hubert, actuellement, ils nous disent qu'ils sont en négociation; il ne leur appartient pas. Et déjà, on décide, nous, que c'est compris dans ce projet de loi là. Comment en vient-on à ça?

M. Ryan: D'abord, la définition qui est donnée du mot "bail" n'embrasse pas obligatoirement chacun des objets mentionnés. Ça peut les inclure. Il pourrait arriver qu'un bail porte uniquement sur l'aéroport international de Montréal à Dorval. Ils ont la faculté de négocier ça. La porte est laissée ouverte pour tout ce qu'on a d'installations aéroportuaires dans la région de Montréal.

M. Dufour: Celles qui sont prévisibles, qui existent, mais il pourrait y en avoir d'autres...

M. Ryan: Il pourrait y en avoir d'autres.

M. Dufour: ...et on l'inclut aussi.

M. Ryan: Mais là, il ne pourrait pas y en avoir d'autres du fédéral parce qu'il n'y en a pas d'autres de construites par le fédéral, et il dit qu'il ne veut même **plus** en gérer. À plus **forte** raison, il n'en construira pas, je pense bien, dans Montréal.

M. Dufour: Mais, légalement... Moi, je ne suis pas un juriste, je ne suis pas un **légaliste** non plus, mais on peut faire ça? Oui, peut-être étendre l'explication.

M. Ryan: Mon conseiller juridique m'assure qu'il n'y a pas de problème. On couvre une éventualité. On s'évite d'être obligé de revenir

pour ce point-là si jamais il y avait des développements de ce côté. Je ne sais pas quel est le vœu d'ADM.

M. Dufour: Je voulais juste vous demander, c'était ça le sens de ma question... On dit toujours que le législateur ne parle pas pour ne rien dire, donc ça veut dire qu'on légifère sur des cas précis et exacts. Dans ce cas-là, si on ne l'a pas, on aura parlé, à mon point de vue, je peux bien me tromper, mais on aura parlé pour dire des choses qui n'existent pas.

M. Ryan: Regardez. Dans le champ d'intervention d'Aéroports de Montréal, on couvre toutes les installations aéroportuaires actuelles dans la région de Montréal; il reste à conclure des baux précis, mais on les embrasse toutes. Même on va plus loin, on embrasse d'autres biens immobiliers exploités par Aéroports de Montréal. On les prend tous, on n'en laisse pas de côté. Si on avait laissé Saint-Hubert de côté, vous vous seriez demandé: Comment ça se fait que vous n'avez pas celui-là?

M. Dufour: Bien oui, et ça aurait été correct. Ça aurait prouvé que...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Là-dessus, oui, vous auriez répondu: On ne l'a pas encore négocié. J'aurais compris.

M. Ryan: C'est ça. Mais on affirme clairement qu'il fait partie du champ d'intérêt d'Aéroports de Montréal et c'est ça qu'on ne veut pas laisser tomber.

M. Dufour: Comme il n'y a pas de bail actuellement entre Aéroports de Montréal, la Couronne du chef du Canada et l'entreprise, actuellement, par rapport à ça, quel est le statut de Saint-Hubert? Comment va-t-il faire pour fonctionner, payer ses taxes et tout ça? Avec qui? Comment le fait-il? Est-ce que le projet de loi couvre ça actuellement? C'est parce que je n'ai pas vu...

M. Ryan: C'est une propriété du fédéral au même titre que l'aéroport de Dorval et l'aéroport de Mirabel; par conséquent, il est exploité par le ministre des Transports du Canada, et, au point de vue des obligations fiscales, il relève sans doute du ministre des Travaux publics, qui est le propriétaire de tous ces immeubles-là pour le gouvernement fédéral.

M. Dufour: Est-ce qu'on a la garantie - parce que moi, je ne l'ai pas vue dans les échanges que vous avez - que pour cet aéroport-là, que le ministre des Transports - ce n'est pas Transports...

M. Ryan: Travaux publics.

M. Dufour: ...le ministre des Travaux publics d'Ottawa - va payer les mêmes "en lieu" de taxes qui existent? Parce qu'il ne le dit pas clairement dans sa lettre.

M. Ryan: Regardez...

M. Dufour: On peut présumer que oui, mais est-ce qu'il est obligé de faire des amendements dans sa loi au fédéral pour pouvoir...

M. Ryan: Il tombe sous le régime général des immeubles fédéraux situés au Québec, dont j'ai affirmé, à maintes reprises, qu'ils tomberont sous les dispositions de la loi 145, surtout en ce qui touche la surtaxe sur les immeubles non résidentiels. Ils seront exempts, mais le gouvernement fédéral appliquera, dans ces cas-là, sa politique d'"en lieu" de taxes qu'il applique partout à travers le Canada. Il versera les "en lieu" de taxes sur la surtaxe également.

M. Dufour: Dans le bail à intervenir entre la société Aéroports de Montréal et le gouvernement fédéral, ou dans les amendements à la loi, est-ce qu'Ottawa va prévoir les amendements qu'il va toucher aussi? Parce que c'est des amendements très particuliers dont on a parlé tout à l'heure. Est-ce que ça va toucher aussi Saint-Hubert ou s'il sera obligé de retourner pour recorriger sa loi, ou si c'est déjà prévu?

M. Ryan: Regardez, ça ne changera pas. Parce que, voyez-vous, aussi longtemps que Saint-Hubert demeure sous la responsabilité directe du gouvernement fédéral, il n'y a pas de problème, c'est la politique générale qui s'applique.

M. Dufour: C'est ça.

M. Ryan: S'il passe sous la compétence de la société Aéroports de Montréal, tous les Immeubles exploités par elle pour des fins aéroportuaires vont tomber sous le régime particulier que veut définir le projet de loi 295, puis là, on nomme expressément Saint-Hubert, à part ça. Dès qu'un bail intervient avec Saint-Hubert, le régime que nous prévoyons ici s'applique. C'est pour ça que nous le mettons.

M. Dufour: Mais, comme la loi fédérale prévoit expressément Mirabel et Dorval, est-ce qu'il ouvre une porte pour garder ce régime particulier pour, aussi, Saint-Hubert? Est-ce que c'est prévisible? Dans le projet de loi, est-ce qu'il en parle explicitement? Parce que si j'ai compris...

M. Ryan: Regardez, là, il faut se référer à la modification que M. Corbeil va proposer au

règlement fédéral. Je pense que j'ai déposé tantôt, en annexe, la lettre de M. Corbeil, du 22 novembre, à M. Earle. Regardez, l'amendement qu'il propose est le suivant: "**tout** immeuble, appartenant à Sa Majesté du chef du Canada et ayant été pris à bail par une administration aéroportuaire dûment désignée sous l'égide de la Loi relative aux cessions d'aéroports (présentement à l'étude au Comité sénatorial permanent) qui n'est pas sous-loué par l'administration aéroportuaire - on a réglé ça tantôt avec l'amendement précédent - ou qui est sous-loué par une administration aéroportuaire dûment désignée à Sa Majesté du chef du Canada ou occupé par cette dernière." Alors, il serait exempt, parce que le fédéral, vous le savez, ne veut pas entendre parler de taxe sur la valeur locative. Ça, pour lui, c'est une affaire qui est hérétique. Très bien.

M. Dufour: Comme on peut présumer que la loi va passer un de ces jours prochains... On dit: "**tout** immeuble, appartenant à Sa Majesté du chef du Canada et ayant été pris à bail", donc on parle au passé, on ne parle pas pour le futur. Au moment où la loi va être passée, le bail ne sera pas ratifié, il n'aura pas été fait.

M. Ryan: Non. Je vais vous dire, je peux demander l'opinion de mes conseillers juridiques, mais j'ai l'interprétation contraire. Je ne sais pas si, peut-être, les représentants d'Aéroports de Montréal sont intéressés par ça. Je **pense** bien que ça embrasse tout immeuble ayant été pris à bail, même une fois que le règlement aura été adopté. Supposons qu'on est rendu en 1994, il y en a un qui a été pris à bail en 1992, **c'est** ce règlement-là qui va s'appliquer. Ce n'est pas: **il** a été pris à bail à la date où le règlement a été adopté. Et ça vaut pour les transactions futures, de toute évidence.

M. Picotte (Daniel): Oui. M. le Président, si vous permettez, peut-être peut-on ajouter, si l'on s'en remet à l'ébauche qui nous a été transmise et qui accompagne la lettre du ministre des Transports fédéral, que le texte de l'amendement fédéral est libellé en termes larges pour inclure toute installation aéroportuaire qui serait désignée en vertu de la Loi relative aux cessions d'aéroports. C'est donc dire que le plan serait que si une entente venait à être conclue pour Saint-Hubert, ce qui est examiné par les parties à ce moment-ci, si une telle entente venait à être faite, automatiquement cet aéroport-là serait désigné en vertu de la Loi relative aux cessions d'aéroports et le règlement fédéral va jouer à son égard et ça va devenir un immeuble aux fins de la présente loi.

M. Ryan: C'est bon de vérifier, par exemple. La question est très pertinente. Nos conseillers me disent, tout comme M. Picotte, qu'il faut

retenir l'interprétation large.

M. Dufour: Je suis tenté, moi aussi, **mais**, vous savez, les avocats seront **longtemps** avocats et le monde ordinaire sera longtemps le monde ordinaire...

M. Ryan: Évidemment, aujourd'hui...

M. Dufour: ...parce que le passé inclut le futur.

M. Ryan: C'est vrai. Aujourd'hui, ils sont à notre service. S'ils étaient au service du parti adverse, on n'a pas de garantie.

M. Dufour: C'est compliqué.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ryan: Je pense que c'est clair, ça.

M. Dufour: Est-ce qu'on doit s'assurer plus ou si...

Le Président (M. Garon): Vous avez raison, les avocats agissent sur mandat.

M. Ryan: C'est ça. Et c'est pour ça qu'il faut se fier...

M. Dufour: Ce qui veut dire qu'ils sont malléables, souples?

Le Président (M. Garon): Ça veut dire qu'on trouve autant d'avocats qui disent le contraire, parfois, que des gens qui disent oui et des gens qui disent non. C'est comme les psychiatres.

M. Ryan: M. le Président, je dois signaler, en guise de nuance, que vos remarques ne s'appliquent pas aux représentants du secteur public. J'ai, à côté de **moi**, le chef du contentieux des Affaires municipales qui a toute une longue carrière dans le service public et que nous souhaitons bien garder longtemps dans le secteur public. Je ne voudrais pas que vous fassiez naître des tentations chez lui par vos remarques subversives.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Ryan: Alors, sur ce point-là, M. le Président, j'estime que nous avons les garanties nécessaires pour fonctionner avec tranquillité d'esprit, avec l'assurance que, si un bail est conclu au sujet de l'aéroport de Saint-Hubert, les mêmes dispositions qui constituent le projet de loi s'appliqueront à l'aéroport de **Saint-Hubert**: statut fiscal pour fins municipales.

Le Président (M. Garon): L'amendement est-il adopté?

M. Dufour: Il est adopté, effectivement, avec la garantie qu'il nous a donnée ici. Et moi, je n'ai pas l'intention de faire des recherches plus grandes là-dessus. Est-ce que vous aviez une opinion?

Le Président (M. Garon): Non, je pense que, quand on adopte une loi, il n'y a pas de garantie; c'est que les tribunaux interprètent après ça. Même ce qu'on a dit ne compte pas. C'est comme ça que ça marche. Quand on adopte une loi, on l'adopte, et elle est interprétée par les tribunaux. Même les commentaires qu'on fait, ils peuvent bien servir pour ceux qui préparent leur cause, excepté que les juges ne s'occupent pas de ça. Ils lisent la loi et ils disent: Je suppose que, normalement, les gens ont écrit ce qu'ils voulaient dire.

M. Dufour: Ça fait qu'en français, moi, je n'ai jamais compris que le passé incluait le futur, normalement, en principe. Ça va. On va l'adopter, en tout cas.

M. Ryan: Ça va.

Le Président (M. Garon): L'amendement est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Une voix: Adopté.

Le Président (M. Garon): Adopté. Alors, j'appelle l'article 1 tel qu'amendé. Est-ce qu'il y a des commentaires à faire, M. le ministre?

M. Ryan: Je pense que...

M. Dufour: Non, la seule chose, par exemple... J'ai peut-être juste une question, avant de l'adopter.

Le Président (M. Garon): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: La corporation comme telle, elle a été mise en place depuis 1989, donc elle opère; elle est opérante, la corporation. Et cette corporation-là, depuis deux ans... Votre corporation existe depuis deux ans...

Une voix: Oui.

M. Dufour: ...depuis 1989. Comme vous n'aviez pas de transfert, etc., ça veut dire que les taxes, l'objet pour lequel on fait la loi... De quelle façon ça a été opéré pour l'année 1989-1990?

M. Earle: Des "tenant lieu" de taxes.

M. Dufour: Le gouvernement a payé...

M. Earle: Paie les "tenant lieu" de taxes, selon sa formule...

M. Dufour: O.K.

M. Earle: ...qui, je pense, est à peu près 80 %, si je me souviens bien. Et c'est comme ça à travers le pays, non seulement au Québec...

M. Dufour: Mais ils ne payaient pas de taxe d'affaires, ils n'en paieront pas plus.

M. Earle: Non, exact.

M. Dufour: C'est-à-dire que, là, ils peuvent payer une surtaxe, ils auraient pu payer une surtaxe. Ça va.

Le Président (M. Garon): L'article 1, tel qu'amendé, est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): Adopté. J'appelle l'article 2. M. le ministre.

M. Ryan: En vertu de la Loi sur la fiscalité municipale, si nous n'apportons pas la précision qui est proposée dans l'article 2, la société Aéroports de Montréal s'exposerait à être classée comme occupante des espaces où sont implantés les aéroports de la région de Montréal et, à ce compte-là, elle tomberait sous un régime fiscal ordinaire, sous le régime fiscal qui s'applique aux biens détenus par des entreprises privées ou publiques n'ayant pas de statut d'exemption. Tandis qu'avec cette précision-ci, c'est le gouvernement fédéral, pour les fins de la loi, qui continuera d'être considéré comme le propriétaire.

(10 h 45)

M. Dufour: Pour ce qui est existant, je n'ai pas de problème. C'est pour plus tard. Parce que, tout à l'heure, vous avez dit: Ils pourraient peut-être devenir propriétaires d'un hélicoptère. S'il y avait construction d'un hélicoptère, qui serait susceptible de le faire? Est-ce que c'est la corporation, le gouvernement du Québec, le gouvernement fédéral? Le gouvernement fédéral, je comprends, ça va bien. Le gouvernement du Québec, c'est différent. Et si c'est la corporation, est-ce qu'elle a le pouvoir de le faire? Je n'ai pas pris connaissance de toute la loi, s'ils ont le droit d'avoir des propriétés, etc., d'être propriétaire. Ça serait traité comment, ça?

M. Ryan: Alors, ici, ce dont il est question, ce sont des immeubles où il y aurait des "en lieu" de taxes payés par le gouvernement fédéral.

M. Dufour: Ça, il n'y a pas de problème.

M. Ryan: Correct?

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Ce serait toujours ce statut-là. S'il y a autre chose qui arrive, supposons qu'elle se donne d'autres installations et tout, ça il faudra voir, à ce moment-là. Normalement, il faudra voir si cette loi-ci s'applique ou bien si elle tombe sous le régime général.

M. Dufour: Oui, mais c'est parce que vous nous dites: On est d'une grande prudence pour les questions technologiques - et moi, je ne l'ai pas soulevé. Vous avez dit: Il pourrait y avoir un héliport. Quand ça vient un peu différent, là on ne prévoit plus. Ce qui fait qu'il y a...

Une voix: C'est déjà prévu dans la loi...

M. Ryan: Vous avez compris sa réponse. On est aussi bien de la faire donner...

M. Dufour: Non, j'aimerais qu'il répète...

M. Ryan: Voulez-vous la donner publiquement pour ne pas qu'on pense que j'ai travesti votre message?

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Garon): Monsieur?

M. Langlois (André): Me André Langlois. Au niveau de l'article 2, on parle de locataire, occupant, propriétaire d'un immeuble visé par la présente loi. Or, à l'article 1, qui vient d'être adopté, la définition qu'on donne d'"immeuble", c'est un immeuble à l'égard duquel le fédéral va payer des "en lieu" de taxes. Donc, pour que l'exemption de l'article 2 s'applique, il faut obligatoirement que ce soit un immeuble sur lequel le fédéral va payer des "en lieu" de taxes. S'il ne paie pas d'"en lieu" de taxes, l'article 2 ne s'applique pas.

M. Dufour: Ça va. Merci.

M. Ryan: Ça veut dire qu'avant de bâtir l'héliport, si elle veut bénéficier du statut fiscal, il faudra qu'elle s'entende avec le gouvernement fédéral.

M. Dufour: Ça va.

M. Ryan: O.K.

Le Président (M. Garon): L'article 2 est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): Adopté. J'appelle l'article 3. M. le ministre, avez-vous des explications ou si vous attendez des questions du

député de Jonquière?

M. Ryan: Je vais attendre les questions du député de Jonquière. Tout à coup il aurait compris à la première lecture, il serait plus brillant que moi.

Le Président (M. Garon): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Là, vous m'invitez à ne pas poser de questions, mais je ne ferai pas ça.

Des voix: Ha, ha, ha!

Le Président (M. Garon): Ou bien l'avez-vous compris assez pour poser des questions?

M. Dufour: Est-ce que vous avez des explications à nous donner? Possiblement que j'aurais une ou deux questions à vous poser. En fait, quand on dit "sauf celle constituant la contrepartie de l'utilisation d'un service municipal", je comprends qu'il y a des services que les municipalités ou la municipalité - on peut dire les municipalités, il y en a plusieurs, il y a au moins deux endroits... Comment ça va être traité, ça, par rapport à cet article-là? Il y a des services que les municipalités rendent aux aéroports.

M. Ryan: Les autres services municipaux, disons, eau, déchets, ces choses-là, ça va continuer d'être sujet à des obligations. Ce qu'on exempte ici, c'est la taxe sur la valeur locative, la taxe d'affaires.

M. Dufour: Aéroports de Montréal, elle, a l'administration?

M. Ryan: Pardon?

M. Dufour: Elle fait l'administration de tous les immeubles qui sont sur le terrain. Ça va? Il y a aussi des locations. Par exemple, quand on va dans des aéroports, il y a des restaurants, des bars...

M. Ryan: Vous avez le Château de l'aéroport Mirabel, par exemple.

M. Dufour: Ces gens-là, est-ce qu'ils vont payer les taxes, eux autres?

M. Ryan: Eux autres? Ah oui!

M. Dufour: Ils vont en payer.

M. Ryan: Eux autres, ils vont tomber sous le régime général. Ils sont exclus de cette législation-ci.

M. Dufour: Non, mais ça ne fait rien, c'est

parce que... Si Aéroports de Montréal, demain matin, décidait, par sa loi constituante, d'exploiter la restauration à l'intérieur de l'aéroport, est-ce qu'elle pourrait le faire, plutôt que de la donner à contrat?

M. Ryan: Ils continuent de payer des "en lieu" de taxes, ils vont pouvoir le faire.

M. Dufour: S'ils le faisaient, est-ce que ça veut dire, à ce moment-là, que l'opération, parce qu'on parle toujours d'une activité exercée... Donc, Aéroports de Montréal, si elle décidait, demain matin, d'exercer certaines activités à l'intérieur - ça pourrait être de la restauration, ça pourrait être des ventes, un magasin de linge, n'importe quoi - à ce moment-là, est-ce que ces activités - parce que c'est l'activité qu'on taxe - seraient taxées?

M. Ryan: Non. Actuellement, le gouvernement fédéral ne paie pas la taxe sur la valeur locative. Quand **blen** même nous voudrions le lui imposer, nous n'en serions pas capables, dans l'ordre constitutionnel actuel.

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: Par conséquent, la réponse à votre question serait négative.

M. Dufour: Ce qui veut dire que si la corporation...

M. Ryan: C'est pour ça que nous avons trouvé le moyen qui est inscrit dans la loi 145 contre laquelle vous avez **regrettablement** voté.

Des voix: Ma, ha, ha!

M. Dufour: Vous m'accompagnerez dans mes tournées, vous verrez que...

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: ...je n'étais pas seul, j'avais des amis.

M. Ryan: C'est pour ça que nous avons inscrit dans la loi 145 une disposition par laquelle les municipalités sont habilitées à substituer à la taxe sur la valeur locative une surtaxe sur la propriété non résidentielle, ou encore à compléter la taxe sur la valeur locative par une surtaxe sur la propriété non résidentielle, de manière que puisse prendre fin ce régime d'exception, qui a duré trop longtemps, en ce qui touche des immeubles fédéraux au Québec. Nous l'avons fait sans croisade, avec des actes positifs, sûrs, efficaces. Il n'y avait pas besoin de motion en Chambre pour ça.

M. Dufour: Mais la particularité que je veux

essayer d'éclaircir, c'est que si Aéroports de Montréal, pour une raison ou une autre, décidait, demain matin, de faire une exploitation plus grande de ses bâtisses, si cette société-là ou cette corporation le décidait - c'est ça que j'essaie d'éclaircir - est-ce que ça veut dire que la corporation, comme le fédéral, serait soustraite de la loi fiscale, en fait, qui permettrait de taxer? Si c'est un Individu privé qui exerce dans un local donné, on dit: On ne le soustrait pas. Si Aéroports décide d'opérer elle-même, puisque c'est une activité qui est reliée à cette société-là, est-ce qu'elle va payer?

M. Ryan: Ce qui détermine, c'est le statut. Si le fédéral paie des "en lieu" de taxes là-dessus, c'est ça qui détermine le statut. On ne va pas demander: Fabriques-tu des biscuits? Sers-tu du dessert, des boissons alcooliques? Vends-tu des habits? Ce n'est pas ça la question. **Si** c'est la Société qui le **fait** et que l'immeuble où ça se fait est porteur du statut d'immeuble pour lequel des "en lieu" de taxes sont versés par le gouvernement fédéral, cette loi-ci va s'appliquer, pour moi. Mais si c'est un particulier, supposez qu'Aéroports de Montréal loue un espace à une société qui va faire un commerce de journaux ou un commerce de boissons alcooliques, celui-là va être traité, pour fins fiscales, sur un pied d'égalité, comme tous les autres contribuables.

M. Dufour: Autrement dit, la seule chose qu'on a et la seule assurance qu'on a et qu'on croit, en tout cas en premier lieu, c'est qu'**Aéroports** de Montréal n'exercera pas ces activités-là. Par contre, s'il y avait une échappatoire, elle pourrait le faire, parce qu'on sait qu'à toute loi correspondent des gens qui passent à côté ou autrement. En tout cas, mettons qu'il faut être conscient de ça.

M. Ryan: Mais quand ils l'ont fait dans le passé, ils ont généralement fait des déficits. C'est pour ça qu'ils ont voulu s'en libérer. Ce n'est pas le domaine du gouvernement, vendre des hot-dogs.

M. Dufour: O.K. Je veux juste montrer qu'on est très attentif...

M. Ryan: Très vigilant.

M. Dufour: ...à ce qu'on adopte là.

M. Ryan: Nous l'apprécions.

Le Président (M. Garon): Alors, l'article 3 est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): Adopté. J'appelle

l'article 4.

M. Ryan: L'article 4 répond précisément aux questions que nous venons de discuter, M. le Président. Il indique que la loi que nous allons adopter n'est pas censée soustraire une personne autre qu'Aéroports de Montréal à l'application de l'article 208. C'est exactement ce que nous venons de dire.

Le Président (M. Garon): L'article 4 est-il adopté?

M. Dufour: Oui, il y a juste une petite remarque qui ne change rien. C'est assez rare qu'on voit une loi qui est négative: La loi n'est pas censée... C'est que, normalement, une loi est impérative et là, on la fait sous la forme négative, mais ça ne change pas le principe.

Le Président (M. Garon): L'article 4 est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): J'appelle l'article 5. L'article 5 est-il adopté?

M. Dufour: J'aimerais avoir quelques explications. Je suis sûr qu'il y en a quelques-unes qu'on peut donner là-dessus.

M. Ryan: Ainsi que je l'ai expliqué plus tôt, selon la définition qui est donnée dans la loi sur les mutations immobilières et dans la Loi sur la fiscalité municipale, le genre de transaction qui doit intervenir entre Aéroports de Montréal et le gouvernement fédéral ferait d'Aéroports de Montréal un occupant ordinaire des propriétés qui sont visées par la transaction et susceptible, par conséquent, de payer tous les droits qui seront exigés d'un occupant commercial. Avec l'exception que nous faisons, la transaction qui serait réputée avoir lieu, parce que dans la loi sur les mutations immobilières, assez curieusement, on dit que toute transaction qui comporte un bail, disons de 40 ans ou plus, c'est considéré, à toutes fins utiles, comme une vente, comme une cession de propriété, pour les fins de la loi... Alors, comme le bail qui est projeté est de 60 ans, il tomberait justement là-dessous et ça entraînerait des charges additionnelles. Pour la transaction, on a calculé, M. Earle, combien c'était. Ça allait chercher, je pense, 9 000 000 \$, 10 000 000 \$, hein?

M. Earle: C'est ça, oui. C'était très impressionnant, oui. On peut vous donner le montant exact.

M. Dufour: Vous êtes contre ça, vous?

M. Ryan: J'aime toujours que ça reste

modéré.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Là, ce n'est pas nous autres qui avons fait la loi: 0,5 %, 1 % et 1,5 %.

M. Earle: 10 600 000 \$.

M. Ryan: 10 600 000 \$. C'est ça.

M. Dufour: Les municipalités sont contre ça.

M. Earle: Bien...

M. Ryan: Bien franchement, ce serait de l'exagération, surtout étant donné que c'est une transaction qui se fait dans le secteur public, finalement. M. Earle a insisté avec raison tantôt pour signaler la vocation publique d'Aéroports de Montréal. Ce n'est pas une entreprise commerciale, ce n'est pas trois entrepreneurs qui se sont mis ensemble pour dire: Nous autres, on est plus fins que tous les gouvernements. Mais ce sont des représentants de la collectivité mont-réalaïse, au sens le plus large du terme, qui se sont groupés à des fins publiques pour assumer cette responsabilité. Voilà pour ce qui concerne la loi sur les mutations immobilières, M. le Président. Elle ne s'appliquerait pas à un bail visé par la loi 295.

M. Dufour: Au moins on peut aller chercher notre butin à Ottawa. En tout cas. On va le laisser comme ça.

Le Président (M. Garon): Est-ce que l'article 5 est adopté?

M. Dufour: Adopté.

M. Ryan: Vous voyez que c'était vrai. Vous en doutiez pendant des mois.

Le Président (M. Garon): J'appelle l'article 6. Est-ce qu'il y a des questions concernant l'article 6, M. le député de Jonquière?

M. Dufour: Des explications, en fait.

M. Ryan: M. le Président, vous savez que, dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, il y a une disposition qui prévoit le versement de droits pour fins de parcs. Alors, les aéroports sont exemptés de cette obligation-là et continueraient de l'être en vertu de la loi 295.

M. Dufour: Mais quand on parle d'une opération cadastrale, auparavant il n'y avait pas, en autant... Les aéroports n'étaient pas compris là-dedans.

M. Ryan: Non, non. D'accord. C'est une

disposition générale. Dans la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, vous voyez, c'est une disposition générale qui prévoit...

M. Dufour: Qu'on peut céder jusqu'à 10 % des terrains.

M. Ryan: Oui, c'est ça. Et là, on les exempt explicitement.

M. Dufour: Ou en argent.

M. Ryan: Oui, évidemment.

M. Dufour: Est-ce qu'il y a juste les propriétés fédérales qui sont exemptées comme ça? Là on fait un cas particulier, mais quand c'est le Québec...

M. Ryan: Est-ce qu'on peut demander à M. Langlois de fournir une explication, M. le Président?

Le Président (M. Garon): Me Langlois, au nom du ministre.

M. Langlois: C'est qu'en vertu du droit constitutionnel, normalement, les règlements de zonage et les règlements de lotissement des municipalités ne s'appliquent pas à des propriétés du fédéral. Donc, par cet article-là, on vise encore une fois un immeuble pour lequel il y a des "en lieu" de taxes payés par le fédéral. Ce sont des immeubles qui sont la propriété du fédéral. Le fédéral pourrait directement, lui-même, faire ces opérations cadastrales. Il ne serait pas soumis aux règlements de lotissement des municipalités et, donc, au paiement des 10 % qu'on mentionne ici. Il peut cependant autoriser un locataire à faire ces opérations cadastrales, toujours sur un immeuble du fédéral et, donc, **constitutionnellement**, il serait assez difficile de prétendre que le locataire lui-même aurait le droit de payer... Donc, il s'agit ici, en quelque sorte, d'un article de précaution pour s'assurer qu'il n'y ait pas de débat judiciaire sur cette question-là.

M. Dufour: Mais j'ai déjà eu connaissance, tout de même, que même le fédéral, dans certains cas, acceptait... C'est quand ils sont dans de bonnes dispositions, ce n'est pas tous les jours, mais ils ont déjà accepté de se soumettre à certaines exigences de la municipalité. J'ai déjà eu connaissance de ça. Même payer des frais assez importants. Là, on les soustrait automatiquement, donc il n'y aura pas de négociation, c'est-à-dire ipso facto. Ça va, les explications sont claires.

Le Président (M. Garon): Alors, l'article 6 est-il adopté?
(11 heures)

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): Adopté. J'appelle l'article 7.

M. Ryan: M. le Président, sur l'article 7, j'aimerais que vous...

M. Earle: M. le Président, nous retirons l'article 7 comme il est détaillé dans la loi proposée.

M. Dufour: Vous voulez dire qu'après ça vous allez introduire l'article 7.1 qui va devenir le nouvel article 7 quand ce sera renuméroté. On ne peut pas s'opposer à...

Le Président (M. Garon): Pourquoi on ne le remplace pas?

M. Dufour: C'est marqué "modifié", mais ça va être remplacé? C'est ça que ça veut dire?

M. Ryan: Regardez, c'est parce que c'est une idée complètement différente. Vous savez, c'est deux...

M. Dufour: O.K. On le retire. En tout cas, on va accepter de le retirer.

M. Ryan: Oui, c'est ça. Je pense que c'est mieux comme ça. Je vais vous dire, l'article 7 donnait lieu à des difficultés sérieuses du point de vue de notre législation sur les institutions financières.

Le Président (M. Garon): Alors, l'article 7 est retiré.

M. Earle: C'est ça.

M. Ryan: Oui.

M. Earle: Oui.

Le Président (M. Garon): L'article 7 est retiré.

Une voix: Oui.

Le Président (M. Garon): Alors, adopté. Maintenant, vous avez un projet d'insertion d'un article 7.1 après l'article 7 retiré. M. le secrétaire, voulez-vous le lire?

Le Secrétaire: Le nouvel article 7.1. Le projet de loi 295 est modifié par l'insertion, après l'article 7, du suivant:

"7.1 Aux fins des articles 2, 3 et 4 de la présente loi, est assimilée à Aéroports de Montréal une personne qui, en vertu d'un contrat ou par opération de la loi seule, exerce au nom

d'Aéroports de Montréal, pour le remboursement d'une créance due par cette dernière, un droit découlant d'un bail visé par la présente loi."

Le Président (M. Garon): M. le ministre. M. Earle.

M. Ryan: On pourrait peut-être demander à M. Earle de nous expliquer cette...

M. Earle: Je vais céder la parole à notre avocat, Me Daniel Picotte.

M. Ryan: Oui, juste...

M. Dufour: Je l'aurais fait expliquer après. C'est parce qu'on dit qu'il est modifié. Il n'est pas modifié, il est remplacé.

Le Président (M. Garon): Non, non. On vient de parler de ça. Il semble qu'on ait procédé de cette façon-là parce que ça ne porte pas sur la même chose. Alors, l'article 7 a été retiré, l'article 7.1 a été ajouté et, ensuite, il y aura une motion de renumérotation à la fin. Alors, c'est ça que j'ai compris.

M. Picotte (Daniel): M. le Président, pour votre considération, l'article 7.1 qui est proposé vient éclaircir une situation qui est bien importante pour Aéroports de Montréal. Cette situation-là est comme suit. Le régime fiscal particulier qui est donné à Aéroports de Montréal, étant donné que c'est par loi privée, il y a seulement Aéroports de Montréal qui pourrait s'en prévaloir. Or, il est prévu qu'Aéroports de Montréal, pour se financer, pour financer ses immobilisations, pour financer sa marge de crédit, va pouvoir céder en garantie à certains créanciers le bail qu'elle aura avec le gouvernement fédéral.

Il y a des limites importantes à cette cession-là. Ça ne pourrait pas constituer un transfert déguisé à l'industrie privée. Ce serait seulement pour permettre aux créanciers, si jamais Aéroports de Montréal ne payait pas... Le créancier pourrait exercer les droits en vertu du bail, mais seulement pour la durée nécessaire pour rembourser sa créance. Le gouvernement fédéral, pour des raisons que vous comprendrez facilement, a été formel à cet égard-là: il ne pourrait pas vendre à Pierre, Jean ou Jacques. Bon.

Alors, la question se pose: Pendant le temps où le créancier prendrait possession des droits en vertu du bail, est-ce qu'il paierait les taxes municipales selon le régime général ou est-ce qu'il continuerait de verser les indemnités au gouvernement fédéral, puis le versement, c'est un "en lieu"? C'est une question importante pour le créancier puisque les chiffres dont on parle, au niveau fiscal, couvrent plusieurs millions de dollars par année et on était bien inquiets qu'un

créancier puisse dire: Bien, écoutez, si ADM n'est pas capable de me payer, puis je prends possession et ça me coûte 10 000 000 \$ de plus par année, mon Dieu! quand est-ce que je vais me rembourser? Alors, cette disposition-là vient éclaircir cette situation-là et c'est la raison pour laquelle vous noterez qu'elle est limitée au cas de quelqu'un qui veut rembourser sa créance et pour la durée, je pense, implicitement, où il rembourse sa créance.

M. Ryan: M. le Président.

Le Président (M. Garon): M. le ministre.

M. Ryan: À moins que vous n'ayez des questions, je voudrais commenter ceci un petit peu. Je pense qu'il y a un lien avec l'article 7 qui était contenu dans le projet de loi. L'article 7 nous demandait de pouvoir assimiler à des droits réels immobiliers des droits d'Aéroports de Montréal découlant du bail. Ça allait trop loin parce que ça aurait pu conduire jusqu'à considérer, à toutes fins utiles, comme une hypothèque, une garantie qu'elle donnerait sur les biens dont elle va être la gestionnaire, au fond. Et l'Inspecteur des institutions financières nous a laissé savoir que lui, il ne pouvait pas consentir, en vertu des principes qui le régissent, à un régime aussi large. Ça aurait permis, par exemple, à des compagnies d'assurances, à des compagnies de fiducie de faire des prêts dans des conditions qui auraient été différentes de celles qui prévalent à leurs placements. C'est pour ça, je pense, qu'Aéroports de Montréal a laissé tomber judicieusement la proposition qui était faite.

D'autre part, il faut bien qu'Aéroports de Montréal ait la possibilité de transiger, et le bien dont elle va disposer pour transiger, c'est ce bail qu'elle va détenir avec le gouvernement fédéral, de toute évidence. Je pense que la disposition qui est ici, au cas où il arriverait des difficultés, que la personne qui va exercer au nom d'Aéroports de Montréal certaines responsabilités pour le remboursement d'une créance due par celle-ci, qu'elle puisse... Que le bien continue de jouir du même statut qui a été donné par le législateur. Ça me semble une chose tout à fait raisonnable et normale.

Le Président (M. Garon): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Les administrateurs ou la corporation dont on parle actuellement, qui a le droit de nantir, qui a le droit d'emprunter, est-ce que le fédéral continue à garder des liens, par exemple, concernant des déficits éventuels? Est-ce qu'ils sont couverts par cette loi-là? Vous faites des transactions, vous administrez et, s'il y avait des déficits, comment ces déficits-là pourraient-ils être couverts?

M. Picotte (Daniel): Je peux vous dire - si je peux me permettre de répondre à cette question-là, étant donné qu'on est à négocier les baux à cet égard-là - qu'un des principes de base qui ont été adoptés par le cabinet fédéral au moment de la dévolution était à l'effet que le gouvernement fédéral ne garantissait pas lui-même les obligations des autorités aéroportuaires locales. Il ne donnait pas lui-même de garantie sur le fonds consolidé fédéral. Donc, pour répondre à votre question, les prêteurs qui interviendraient là-dedans auraient besoin du bail en garantie et leur seul recours en cas de défaut serait ce bail-là.

Dans cette hypothèse malheureuse que personne ne veut envisager, qui, mon Dieu, est bien théorique, mais qu'on doit probablement envisager à ce moment-ci, dans cette hypothèse-là, naturellement, le créancier, lui, viendrait saisir le bail, exercerait le bail pour la durée nécessaire pour se rembourser, et Sa Majesté du chef du Canada aurait pour seul recours de mettre fin au bail, ce qui, automatiquement, ferait en sorte qu'elle reprendrait possession des équipements avec ce que ça comporte. Donc, c'est le créancier privé qui est en risque tout simplement. Il n'y a pas de garantie gouvernementale d'aucune manière, pour répondre peut-être de façon plus directe à votre question.

M. Ryan: M. le Président.

Le Président (M. Garon): M. le ministre.

M. Ryan: Je pense que ça ne répond pas tout à fait à la question du député de Jonquière. Le député de Jonquière a demandé - et là, il faudrait peut-être adresser la question à M. Earle... Vous avez des arrangements, vous autres, en matière de subventionnement pour le service que vous allez rendre à la collectivité. Quels arrangements financiers généraux aurez-vous avec le gouvernement fédéral?

M. Earle: Vous parlez du bail lui-même?

M. Ryan: Oui.

M. Earle: En général, la situation, c'est qu'il y a un revenu total, moins des dépenses prévues, moins les dépenses en immobilisation déjà prévues. Par exemple, pendant les cinq dernières années, la moyenne des dépenses en immobilisation était de 11 000 000 \$ et quelques milliers de dollars, et nous prévoyons une moyenne, pendant les cinq prochaines années, de 33 000 000 \$ par année. Ça, c'est réduit de ce montant-là et le reste existe comme loyer au gouvernement fédéral. D'abord, les chances de tomber...

Une voix: Dans le rouge.

M. Earle: ...dans le rouge, ou dans la situation que vous avez décrite, sont minimes, presque non existantes, si nous sommes des gestionnaires raisonnables et responsables.

M. Dufour: Mais si ça arrivait?

M. Earle: Me Picotte vous a décrit exactement ce qui arrivera. D'abord, dans le bail, il y a des prévisions, finalement, selon lesquelles, si nous ne sommes pas capables de gérer les aéroports d'une façon viable, le gouvernement fédéral reprendra les aéroports. C'est tout.

M. Ryan: Il conserve la propriété.

M. Dufour: Oui.

M. Ryan: C'est une phase. Si les choses vont bien, peut-être que le transfert de propriété pourra être consommé en cours de route.

M. Dufour: S'il y avait des surplus - je vais vous parler du contraire - qu'est-ce qui arriverait?

M. Earle: Les surplus, on va les investir dans les aéroports. C'est notre politique.

M. Dufour: Est-ce que vous pouvez créer une banque de réserve qui vous permettrait, après ça, d'aller plus loin?

M. Earle: C'est notre intention. Exact.

M. Ryan: Sur le surplus que vous réaliseriez une année, vous n'êtes pas obligés de le remettre au gouvernement fédéral?

M. Earle: Non, non. Il y a deux prévisions: une prévision de dépenses en exploitation et une prévision de dépenses en immobilisation. Le reste est retourné au gouvernement fédéral.

M. Dufour: On a parlé, tout à l'heure, d'une corporation de promotion des aéroports. C'est une entité qui est légale, séparée de votre corporation.

M. Earle: Oui.

M. Dufour: Est-ce que vous subventionnez cette corporation ou si vous travaillez ensemble, mais séparées?

M. Earle: On travaille ensemble, mais séparées.

M. Dufour: Vous avez chacun votre entité.

M. Earle: Juridiquement, les organisations sont totalement séparées. La seule façon dont elles sont liées, c'est que le conseil d'administra-

tion de SOPRAM est constitué de personnes du monde de l'entreprise privée et c'est ces sept personnes-là qui forment ADM. D'abord, il faut que vous soyez nommé membre du conseil d'administration de SOPRAM avant que vous arriviez comme membre du conseil d'administration d'ADM. Mais c'est le seul... Mais on travaille ensemble. On veut travailler ensemble. C'est le but de la création des deux organisations.

Peut-être que je peux, avec votre permission, M. le Président, dire juste deux ou trois mots. À travers le monde, le Canada est à peu près le dernier pays avancé à faire ce genre de choses. Aux États-Unis, on a New York Port Authority, Washington Airport Authority. En France, on a l'aéroport de Paris qui est un exemple extraordinaire du genre de choses que nous sommes en train de commencer ici. On a l'aéroport de Lyon, et ainsi de suite. En Australie, on a l'aéroport de Sydney. À travers le monde, c'est ça que nous voyons de plus en plus, et c'est parce que ce sont des leviers économiques très importants. Sur les lieux des deux aéroports, il y a 16 000 postes directs, et il y a un autre 8000 postes directs liés, mais pas sur les lieux, et il y a un autre 24 000 postes - 23 900 - indirects, et ainsi de suite. Ça veut dire que, liés à ces deux aéroports, il y a 48 000 postes. C'est un levier économique d'une envergure très importante pour notre grande région. Et nous sept, notre but, notre vision, c'est de travailler ensemble pour le bien-être de notre grande région de Montréal.

M. Ryan: Une grosse affaire, une grosse entreprise.

M. Dufour: Pour faire partie de votre corporation, les sept, il faut que vous soyez déjà dans l'organisme de promotion.

M. Earle: Oui.

M. Dufour: Et la façon dont vous êtes nommés, le fédéral ne nomme personne, ni le gouvernement du Québec.

M. Earle: Non, monsieur.

M. Dufour: Complètement une corporation...

M. Earle: Personne n'est nommé par le fédéral ni par le provincial.

M. Dufour: O.K.

M. Earle: Ni le provincial, excusez-moi. Les sept organisations, pour vous les souligner, c'est la ville de Montréal, la ville de Laval, la Conférence des maires de banlieue, COPAM, un groupe de communautés de la rive nord, SMD, la Société montréalaise de développement, la

Chambre de commerce du Montréal métropolitain et le Bureau de commerce de Montréal. Ce sont les sept organisations qui nomment les membres de l'entreprise privée qui vont travailler sur ce dossier, et j'en suis un.

M. Dufour: Ça va.

Le Président (M. Garon): L'amendement proposé à l'article 7.1 est-il adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): J'appelle l'article 8. L'article 8 est-il adopté?

M. Dufour: Oui.

Le Président (M. Garon): L'article 8 est adopté.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): Est-ce que le préambule du projet de loi est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): Est-ce que le titre du projet de loi est adopté?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): Est-ce qu'il y a une motion de renumérotation?

M. Ryan: Je sou mets une motion pour la renumérotation.

Le Président (M. Garon): Est-ce que la motion de re numérotation présentée par le ministre des Affaires municipales est adoptée?

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): Est-ce que l'ensemble du projet de loi est adopté?

M. Ryan: Adopté.

M. Dufour: Adopté.

Le Président (M. Garon): Adopté. Alors, comme la commission... Pardon? Le projet de loi privé 295 est adopté tel qu'amendé. M. le ministre.

Remarques finales

M. Ryan: M. le Président, avant que nous ne mettions un terme à cet exercice, je voudrais tout d'abord remercier toutes les personnes qui ont contribué à la préparation et à l'adoption du

projet de loi. Je voudrais tout d'abord remercier le député de Saint-Louis qui s'est fait le parrain du projet de loi, qui a dû nous quitter tantôt pour d'autres obligations. Je remercie les députés ministériels, le député de l'Opposition également de sa compréhension à l'endroit des objectifs du projet de loi. Je **remercie** le président également, les conseillers juridiques du ministère qui ont été très précieux, très constructifs dans l'examen du projet.

Je voudrais adresser des remerciements spéciaux à M. Arthur **Earle** ainsi qu'aux conseillers qui l'accompagnent ce matin, M. Boucher et M. Picotte, pour, d'abord, la détermination dont fait preuve le groupe Aéroports de Montréal dans la conduite de ce projet et pour l'esprit essentiellement **constructif** qui anime ses dirigeants. J'ai été très heureux des rapports que nous avons eus, nous en sommes venus au point directement à chaque fois. Je pense que toutes les choses que nous nous sommes dites ensemble ont été faites de part et d'autre et c'est ça qui nous a permis d'aboutir rapidement à un résultat satisfaisant. Et je voudrais adresser à M. **Earle**, à l'intention d'Aéroports de Montréal, les félicitations du gouvernement, les vœux du gouvernement pour le succès de son travail et l'assurance de la collaboration de tous les ministères que peut concerner l'action d'Aéroports de Montréal. Vous aurez besoin, sous toutes sortes de formes, de la collaboration du gouvernement. Nous sommes extrêmement intéressés à la vitalité et au dynamisme des aéroports de la région de Montréal. Un travail considérable est à faire, vous aurez des choix difficiles à envisager également, mais sachez que le gouvernement du Québec considère l'activité aéroportuaire, aérienne, aérospatiale comme l'un des éléments absolument fondamentaux de l'avenir économique de la région de Montréal. C'est pour ça que le pari que vous avez accepté est très important pour nous tous et nous avons voulu vous témoigner, par ce projet de loi, que nous comprenons, que nous acceptons, que nous endossons et que nous sommes disposés à soutenir les objectifs que défend Aéroports de Montréal. Je vous remercie.

Le Président (M. Garon): M. le député de Jonquière.

M. Dufour: Oui. Je voudrais juste, bien sûr, rajouter qu'on peut faire une certaine forme de privatisation sans jeter l'eau du **baln** et le bébé avec. Je pense que la question qui nous préoccupe actuellement, c'est qu'on privatise d'une certaine manière des équipements qui appartiennent à la collectivité, qui sont remis à des corporations et qui vont demander beaucoup de soin et d'attention. Je pense que c'est une tentative intéressante, mais ça suppose, au départ, qu'il y a des gens qui sont à l'écoute et qui veulent faire progresser leur milieu. Je pense

que, de ce côté-là, c'est une initiation heureuse d'une continuité certaine pour le bien de la région montréalaise, d'un équipement majeur qui retourne, d'une certaine façon, à la collectivité, **mais** qui continue à appartenir à cette même collectivité. Donc, pour moi, c'est une phase assez intéressante et un cheminement assez intéressant par rapport à certains discours, ou à certaines façons dont on a procédé pour démanteler des corporations qui pouvaient appartenir à l'État, donc qui appartenaient à la collectivité, et qui ont été remises presque à un prix de vente de feu. Cette opération-là, en tout cas, elle me plaît un peu plus et je suis excessivement intéressé par ce qui se passe aussi dans la région montréalaise; c'est important d'examiner et de suivre ça.

Mais on peut dire aussi qu'il y a encore des gens qui sont intéressés et qui veulent s'impliquer. C'est de ce côté-là qu'il faut peut-être faire porter nos efforts de plus en plus, et ça s'inscrit dans la démarche de l'ensemble du Québec, qui se veut une prise en main de la part des citoyens et qui fait partie du développement régional d'une certaine façon. C'est dans ce sens-là que, moi, je vois cette participation ou cette volonté de se doter de sociétés. Je suis certain qu'au départ c'était plutôt un débarras que le gouvernement fédéral voulait. Ça a changé d'orientation en cours de chemin, tant mieux. Parce que, au départ, le gouvernement a tendance à vouloir s'en débarrasser. Effectivement, il remet la possession d'équipements collectifs dans les mains du milieu. **Ça** me semble pas mal plus intéressant. Et c'est sûrement un cheminement qui a été possible parce que les gens de la région de Montréal - possiblement M. Earle aussi, qui est le président de cette corporation-là, a eu son gros mot à dire... Je me réjouis, au moins de ce côté-là, qu'il y ait encore des gens qui sont prêts à faire avancer le Québec et faire avancer leur collectivité.

M. Ryan: À l'intérieur d'un Canada renouvelé.

M. Dufour: Ça, un Canada uni dans ça, je n'irais pas jusque-là.

Des voix: Ha, ha, ha!

M. Dufour: Je n'irais pas **jusque-là**. On a peut-être sauvé les meubles de ce **côté-là**.

Le Président (M. Garon): À l'intérieur d'un Canada endetté.

M. Dufour: Ce n'est pas sûr, ça. C'est les mêmes personnes qui, en **1991**, nous disent qu'il y a encore des choses à faire, qui nous le disaient en 1990. Je pense, que c'est des incorruptibles ou des irréductibles. Je n'irais pas si loin que ça.

Le Président (M. Garon): M. Earle, pour le mot de la fin.

M. Earle: Merci. Vous êtes très gentil, M. le Président. De notre part, au nom de tous les membres du conseil d'administration d'ADM et de SOPRAM, merci beaucoup pour l'accueil que nous avons eu ce matin, des deux partis, l'Opposition et le gouvernement. Merci, M. le ministre, pour l'excellent travail de collaboration que vous avez fait avec nous. Pour nous, c'était fantastique la façon dont nous avons travaillé ensemble. Je dois dire aussi merci à tous les fonctionnaires du gouvernement provincial qui ont travaillé dans ce dossier compliqué afin de nous aider à arriver à ce point-ci. Merci beaucoup.

Le Président (M. Garon): Merci, M. Earle. Alors, la commission de l'aménagement et des équipements ayant rempli son mandat ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 11 h 23)