

de fournir le service de taxi ou de limousine au départ de l'aéroport de Malton? On ne fait pas cela autour des édifices du Parlement. Si un député veut une voiture ou un taxi à la porte des édifices, la propriété appartient au gouvernement; un des fonctionnaires placés à la porte signalera un numéro et demandera quelqu'un du centre de la ville. Ou si vous lui fournissez le numéro, il l'appellera. Mais à l'aéroport de Malton et, me dit-on, la même situation existe à Dorval et à Uplands, un accord exclusif assure un monopole quand il s'agit de fournir le service. Aux termes du contrat suivant lequel on verse 3 $\frac{1}{2}$ p. 100 du revenu brut au ministère des Transports au cours de la période actuelle de cinq ans, je calcule que le revenu brut est de \$1,800,000 par année et que les intéressés, grâce à la protection du ministère des Transports, suivant l'accord signé par l'ancien ministre des Transports, en 1961, ne font face à aucune concurrence.

Monsieur l'Orateur, voilà une attitude infâme. J'ai pris la peine de lire les règlements du taxi dans l'arrondissement de Toronto, où la Société de transport du terminus aérien a ses bureaux. Suivant l'ancien règlement du taxi, qui date du 8 mars 1948, on signale précisément:

Personne n'empêchera de véhicules motorisés, quels qu'ils soient, d'être utilisés en location pour le transport de personnes, de place en place, dans le canton de Toronto, ou d'un point quelconque dudit canton à un autre point au-delà des limites dudit canton, à moins d'être dûment titulaire d'un permis à cet égard, en vertu des dispositions du présent règlement.

Le canton de Toronto est un district à moitié rural, entre Toronto et Hamilton. Le 31 décembre 1956 est entré en vigueur un nouveau règlement du taxi, dans lequel une disposition particulière est très intéressante:

«taxi» désigne tout véhicule qui peut être loué pour le transport de voyageurs soit entièrement à l'intérieur des limites de la municipalité, soit jusqu'à un point situé à pas plus de trois milles de ces limites, et comprend les taxis, les ambulances, les corbillards, les autocars de tournée...

Remarquez bien ce qui suit:

...mais non les limousines, à moins qu'elles ne soient munies d'un taximètre;

Si vous vous rendez à la bibliothèque du Parlement, le premier livre que vous verrez en entrant, ce sera le *Webster's International Dictionary*, qui définit le mot «taxi» comme étant un véhicule sous la conduite d'un chauffeur, peu importe qu'il soit ou non muni d'un taximètre. En général, on entend par «taxi» tout véhicule qui peut être loué, qu'il soit muni ou non d'un taximètre. Toutefois, il n'en va pas de même dans le canton de Toronto, où un zélé a rédigé la disposition précitée, aux termes de laquelle les limousines ne sont pas considérées comme des taxis, à

moins qu'elles ne soient munies d'un taximètre. Par conséquent, l'entente portant sur la fourniture d'un service de taxi ne s'applique pas à une société qui exploite uniquement des limousines.

Il y a 16 représentants de la région de Toronto à la Chambre, et depuis que l'Association des chauffeurs de taxi de Toronto a communiqué avec moi ce matin, j'ai parlé à six d'entre eux. Ils m'ont tous dit qu'ils étaient contre un monopole à l'aéroport de Malton à Toronto.

Ce contrat de 1.8 million de dollars n'a donné lieu à aucune demande de soumissions. J'ai ici une lettre du ministère des Transports où je relève le passage suivant:

Lorsque l'entente avec *Air Terminal Transport Limited* a dû être renouvelée en 1960, il a été question de faire un appel d'offres, mais la chose n'a pas été possible à cause de l'attitude adoptée par le ministère provincial des Transports à l'égard des concessions.

J'ai téléphoné au ministère des Transports de l'Ontario ce matin et j'ai demandé si ce serait difficile d'obtenir une concession pour assurer un service de transport par voitures entre l'aéroport de Malton et Toronto au cas où le gouvernement fédéral déciderait d'octroyer cette concession. On m'a répondu que cela ne poserait aucune difficulté.

M. l'Orateur suppléant: Je dois interrompre l'honorable député, car son temps de parole est écoulé.

L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas eu grand temps, depuis que l'honorable député a posé sa question cet après-midi, de me livrer à de longues recherches sur cette affaire. Il est tout à fait exact, comme il l'a dit, que la compagnie en question détient un contrat négocié à nouveau il y a quelques années, en 1960 je crois. Il est également vrai—du moins je le suppose parce que je l'ai lu dans le *Journal d'Ottawa* de ce soir—que:

Huit chauffeurs de taxi recherchent un précédent qui, ils l'espèrent, leur permettra de prendre des passagers à l'aéroport international de Toronto, ont eu satisfaction hier—deux assignations et huit contraventions de stationnement à \$5.

J'imagine, bien entendu, que cette affaire va aller devant les tribunaux et, vu les circonstances, je serais peut-être mal avisé à cette étape, de formuler des observations qui pourraient en quelque manière préjuger une cause qui sera entendue devant les tribunaux. Mais j'ai écouté avec un vif intérêt les propos de l'honorable représentant et je continuerai bien entendu mes recherches sur le sujet afin d'établir s'il s'agit en fait d'un état de choses auquel on devrait remédier et, si c'est le cas, quel serait le moyen approprié.