

M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Voir la réponse à la question n° 2027 donnée aujourd'hui.

LES DÉPENSES EFFECTUÉES POUR L'HONORABLE DÉPUTÉ DE SAINT-BONIFACE

Question n° 2234—**M. Cossitt:**

1. A combien s'élèvent les dépenses effectuées par le ministère des Approvisionnements et Services ou par tout autre organisme gouvernemental, directement ou indirectement, pour l'honorable député de Saint-Boniface pendant sa charge de a) secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion économique régionale, b) secrétaire parlementaire du ministre des Transports, c) ministre sans portefeuille?

2. A combien s'élèvent les dépenses remboursées au ministre pendant l'exécution des tâches susmentionnées?

M. Ralph E. Goodale (secrétaire parlementaire du président du Conseil privé): Voir la réponse à la question n° 2027 donnée aujourd'hui.

LA COMMISSION D'ASSURANCE-CHÔMAGE

Question n° 2251—**M. Fortin:**

Un directeur régional de la Commission d'assurance-chômage peut-il a) louer, b) prêter un ordinateur et le personnel y afférent à une société privée et, dans la négative, les fonctionnaires qui voudraient témoigner à ce sujet sont-ils liés par le secret d'office?

L'hon. Bud Cullen (ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration): a) et b) Oui.

LA POLITIQUE DU TRANSPORT TERRESTRE AUX AÉROPORTS

Question n° 2260—**M. Mazankowski:**

1. Le Règlement sur les redevances de transport terrestre dans les aéroports stipule-t-il que la «redevance annuelle payable pour exploiter un taxi ou une limousine à l'aéroport international de Toronto est de \$875.00» et, dans l'affirmative, le ministère des Transports a-t-il perçu cette somme, en partie ou en entier et, dans la négative, pourquoi?

2. La perception de ces redevances a-t-elle donné lieu à des accusations juridiques de nature discriminatoire ou autre et, dans l'affirmative, a) quels en sont les détails, b) quels groupes ou particuliers ont porté des accusations, c) quelles mesures ont été ou seront prises en vue de rectifier la situation?

3. Le Règlement sur l'exploitation de concessions aux aéroports du gouvernement stipule-t-il en partie que toute personne peut ramasser et transporter des passagers au moyen d'un véhicule commercial de passagers d'un endroit situé hors d'un aéroport vers un endroit à cet aéroport et, dans l'affirmative, la compagnie de taxi *Blue Line* respecte-t-elle ce règlement à l'aéroport international d'Ottawa et, dans la négative, pourquoi?

4. Les chauffeurs de taxi du canton de Gloucester peuvent-ils, aux termes des règlements municipaux, prendre des passagers dans la ville d'Ottawa pour les conduire à l'aéroport et, dans l'affirmative, le président de *Blue Line Taxis Limited*, M. Montgomery, a-t-il parfois fait imposer une amende aux membres de l'Association des chauffeurs de taxis de Carleton pour avoir agi ainsi et cette mesure est-elle contraire à l'alinéa 7(1)a) du Règlement sur l'exploitation de concessions dans les aéroports du gouvernement?

5. Le permis (dossier n° 5156-464-6 Vol. 3) accordé par le Ministère à *Blue Line Taxis Limited* (anciennement *Red Line Taxis Limited*) stipule-t-il à l'article 5 «que le détenteur du permis doit respecter et se conformer à toutes les règles, ordonnances ou règlements des municipalités ou autres organismes qui régissent les activités menées en vertu du présent permis» et, dans l'affirmative, la compagnie s'est-elle conformée à cet article et, dans la négative, pourquoi?

6. Le Ministère perçoit-il 5% des revenus bruts obtenus par *Blue Line Taxis Limited* de l'exploitation des services d'autobus et de limousine à partir et à destination de l'aéroport international d'Ottawa et d'autres services de transport terrestre à partir de l'aéroport, ainsi que 15¢ pour chaque taxi transportant des passagers à partir de l'aéroport, comme le ministre l'a décidé, payables en versements mensuels au plus tard le 15^e jour du mois suivant?

7. Pour chaque année au cours de laquelle la compagnie *Blue Line Taxis Limited* a exploité un service de taxi à partir de l'aéroport international d'Ottawa, quel montant du revenu brut a été perçu par le Ministère pour le service a) de taxi, b) d'autobus, c) de limousine?

Questions au Feuilleton

8. Au sujet de la partie 7, y a-t-il des subventions internes entre le service de taxi, d'autobus et de limousine de l'aéroport et, dans l'affirmative, a) quel mode de transport reçoit des subventions internes, b) quel est le montant précis de la subvention interne pour chaque année d'exploitation de la compagnie *Blue Line Taxis Limited*?

9. L'annexe B de la politique sur le transport terrestre dans les aéroports publiée en août 1976 stipule-t-elle que «lorsqu'un exploitant de services d'autobus fournit également un service de limousine, ce service doit s'autofinancer et ne peut être subventionné à partir des revenus du service d'autobus» et, dans l'affirmative, a) les services (i) de limousine (ii) d'autobus à l'aéroport international d'Ottawa s'autofinancent-ils, b) le service d'autobus à l'aéroport d'Ottawa sert-il à subventionner le service de limousine et, dans l'affirmative, jusqu'à quel point?

10. Quelle est la dernière date à laquelle des soumissions publiques ont été demandées pour les services de taxi, d'autobus et de limousine à l'aéroport international d'Ottawa?

L'hon. Otto E. Lang (ministre des Transports): 1. Le Règlement sur les redevances de transport terrestre dans les aéroports stipule que la redevance annuelle payable pour exploiter un taxi ou une limousine à l'aéroport international de Toronto est de \$875. Il a été promulgué pour stipuler cette redevance en prévision de la proclamation faisant de l'aéroport international de Toronto un aéroport désigné, conformément à l'article 4 du Règlement sur l'exploitation de concessions aux aéroports. Aucune somme n'a été perçue puisque la redevance de \$875 n'est pas encore exigible, en raison de la non-désignation actuelle de cet aéroport. La mise en œuvre du système de désignation fait encore l'objet d'une étude.

2. La perception de ces redevances n'a donné lieu à aucune accusation juridique, de quelque nature que ce soit, portée contre le ministère des Transports.

3. Le Règlement sur l'exploitation de concessions aux aéroports du gouvernement stipule en partie que toute personne peut prendre et transporter des passagers au moyen d'un véhicule commercial de passagers, d'un endroit situé hors d'un aéroport vers un endroit compris dans cet aéroport. La compagnie de taxi *Blue Line* respecte ce règlement à l'aéroport international d'Ottawa et a le droit de prendre des passagers à l'aéroport et de les emmener conformément aux clauses de l'accord qu'elle a conclu avec le ministère des Transports.

4. Tout taxi exploité dans une ou des villes conformément aux dispositions des règlements municipaux appropriés peut transporter un passager à l'aéroport et ne pas enfreindre le paragraphe 1 de l'article 7 du Règlement sur l'exploitation de concessions aux aéroports du gouvernement. Le Ministère n'a pas d'obligations contractuelles relativement à tout arrangement que la *Blue Line Taxi Limited* peut prendre avec des membres de l'Association des chauffeurs de taxi de Carleton.

5. Oui, le Ministère a tout lieu de croire que la *Blue Line Taxi Limited* se conforme entièrement à l'article 5 de son permis.

6. Oui, la *Blue Line Taxi Limited* verse les redevances indiquées.

7. Le montant (recettes brutes) versé par la *Blue Line Taxi Limited* ou toute autre concessionnaire demeure le secret des parties intéressées, à moins que le permis délivré par le Ministère à la *Blue Line Taxi Limited* ne contienne aucune disposition de ce genre.

8. Les états financiers déposés par la *Blue Line Taxi Limited* conformément aux conditions de son permis n'indiquent aucune subvention interne entre les services de taxi, d'autobus et de limousine.