

Cette décision m'a un peu déçu parce que je ne pose pas des questions très souvent et je cherche à me conformer au Règlement. Je pensais que cette question préoccupait tout le monde dans toutes les provinces. Toutefois, monsieur l'Orateur, je répète maintenant ma question pour fournir au ministre du Travail une occasion de nous dire ce qui en est du versement de ces primes. De la côte ouest, on m'informe qu'un bon nombre de gens attendent cette prime et j'aimerais savoir au juste ce qui en est.

**M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre du Travail):** Monsieur l'Orateur, comme rien, dans le hansard, ne permettait de prévoir que l'honorable député soulèverait cette question ce soir, l'avis que j'ai reçu à cinq heures et demie ne m'a pas donné grand temps pour réunir les renseignements nécessaires.

**M. Douglas:** La question a été posée le 8 juin.

**M. Byrne:** Toutefois, monsieur l'Orateur, on m'a informé que les chèques ont été expédiés moins de trois à cinq semaines après la réception de la formule de demande qui permettait d'établir si les intéressés y avaient droit. Si des personnes ont envoyé des formules de demande en bonne et due forme au sujet de maisons complétées avant le 31 mars et n'ont pas encore reçu de chèques, il faudrait évidemment en saisir le ministre du Travail et je suis certain que les fonctionnaires se feront un plaisir d'étudier chaque cas sans délai. Le 31 mars est passé depuis déjà quelque temps et si des propriétaires ou des entrepreneurs n'ont pas encore reçu leurs chèques, j'aimerais que l'honorable député donne des renseignements au ministre du Travail.

#### LES AÉROPORTS—SERVICE DE TAXI ASSURÉ PAR UNE ENTREPRISE NON AUTORISÉE

**M. Ralph Cowan (York-Humber):** Monsieur l'Orateur, cet après-midi au cours de la période des questions, j'ai demandé au ministre des Transports s'il pouvait dire à la Chambre pourquoi le ministère des Transports avait accordé en 1961 à l'*Air Terminal Transport Limited* le privilège exclusif d'exploiter un service de limousine et de taxi à l'aéroport de Malton, alors que cette société ne détient aucun permis l'autorisant à le faire ni dans la région métropolitaine de Toronto, ni dans la ville de Toronto dans le comté de Peel.

Cette question est le résultat d'un état de choses qui s'est produit à Toronto, où la conférence des chauffeurs de taxi réclame

d'être traitée équitablement dans notre pays, et demande de ne pas abolir le monopole accordé par le gouvernement précédent. J'ai trouvé amusant d'entendre, tout à l'heure, le député de Joliette-L'Assomption-Montcalm crier à travers la Chambre qu'il s'opposait aux monopoles, et j'ai également entendu deux préopinants originaires de l'Alberta déclarer, en parlant du crédit agricole, qu'eux aussi désapprouvaient les monopoles. Cependant, il a été conclu entre le ministre des Transports en 1960 et 1961 et la *Air Terminal Transport Limited*, sise au n° 30 de l'avenue Howard Park, à Toronto, une entente qui a tout le caractère d'un monopole et qui accorde l'entreprise, si je puis citer la première page du contrat, que je n'avais pu me procurer du gouvernement précédent quand je siégeais dans l'opposition, mais que j'ai obtenu facilement en décembre de l'année dernière, de celui qui était alors ministre des Transports—c'est-à-dire le président actuel du Conseil privé:

...le droit et privilège exclusif (désigné ci-après comme ledit droit et privilège) d'avoir et d'exploiter une entreprise de limousines et de taxi à l'aéroport international de Malton, à Malton, dans la province d'Ontario, afin de fournir un service de limousines et de taxis.

Dans cet accord conclu par le ministre des Transports d'alors et la *Air Terminal Transport Limited* pour une durée de dix ans allant de 1960 à 1970, le mot «taxi» figure dix fois. Le mot «taxi» se trouve donc dix fois en sept pages. Or, cet organisme n'a obtenu de permis de taxi ni du canton de Toronto, dans lequel est situé l'aéroport de Malton, ni de la municipalité du grand Toronto d'où lui viennent 98 p. 100 de ses affaires.

Il y a 1,100 exploitants de taxis dans la ville de Toronto, dont tous ont de l'expérience et cherchent à fournir le service de taxi que ce document est censé prévoir. Je demanderai donc au ministre des Transports s'il ne voudrait pas examiner une situation qui semble bien comporter l'attitude généralement attribuée au chien du jardinier et qui s'appuie sur l'exclusivité accordée par le gouvernement précédent.

Cette société n'offre pas de service de taxi; cependant, elle obtient un contrat stipulant qu'elle seule doit fournir le service de taxi. Je déclare que les 1,100 exploitants de taxi à Toronto qui transportent des passagers à l'aéroport de Malton mais auxquels on interdit, aux termes de ce contrat, semble-t-il, de cueillir des passagers à Malton et de les ramener à Toronto, devraient être autorisés à fournir le service de taxi que les gens en attendent.

Pourquoi, diable, accorderait-on à une société de Toronto un monopole lui permettant