

sous-sol, que les employés de l'aéroport en étaient les principaux usagers, qu'aucun d'eux ne s'était plaint que les autobus étaient dissimulés à la vue du public et enfin que le ministère des Transports trouvait le service tout à fait satisfaisant. Le ministère des Transports trouve donc tout naturel de voir garer les autobus dans les sous-sols de l'aéroport de Malton, de les voir utilisés en priorité par les employés de celui-ci et non par les passagers débarquant d'avion qui ne voient jamais les véhicules parce qu'ils ne se présentent pas à ce qu'on appelle l'étage des arrivées; c'est qu'il ne se rend pas compte du tout de la façon dont se passent les choses dans les aéroports publics.

A propos de la gare d'Ottawa, quelques orateurs partisans de la libre concurrence ont signalé qu'avec l'ouverture du nouvel hôtel Skyline à Ottawa, un entrepreneur indépendant, une compagnie de taxis indépendante avait offert de desservir le parcours entre l'hôtel et la gare d'Ottawa, ainsi que la région de Carlingwood où se trouvent des motels modernes. Or ni le gouvernement ni le ministère des Transports n'ont permis de faire obstacle au monopole déjà consenti.

Je l'ai déjà souligné, et puisque ces remarques sont censées clore le débat, je voudrais le souligner à nouveau: lors de l'annonce du contrat relatif au service de limousine—simple terme destiné à tourner les dispositions concernant les taxis des municipalités de la région de Toronto—lorsqu'on a annoncé le service de limousine—pardon, ce n'était pas pour obtenir des soumissions—j'ai activement cherché la date à laquelle les journaux avaient publié une annonce relative au service de taxis de l'aéroport de Malton. Or, il n'y avait aucune annonce parce que, m'a-t-on dit, le service valait moins de \$5,000. On peut donc faire une remarque très intéressante sur la perspicacité du gouvernement qui a accordé ce contrat—c'était celui qui a précédé le gouvernement de M. Pearson. Puisque le contrat valait moins de \$5,000, il était inutile de l'annoncer et on l'a adjugé.

● (6.10 p.m.)

Cela vous intéressera de savoir que 51 p. 100 des intérêts de la société ont été vendus à un organisme de Woodstock, en Ontario, pour plus d'un million de dollars, environ trois ans plus tard. Il ne faut pas oublier, bien entendu, qu'en achetant 51 p. 100 des intérêts pour 1 million, l'acheteur savait que le contrat de l'aéroport de Malton ne valait pas plus

[M. Cowan.]

de \$5,000 et qu'il était donc inutile que le gouvernement canadien demande des soumissions d'exploitants de taxis de la région de Toronto pour desservir les voyageurs allant à l'aéroport de Malton ou en revenant. Ce qui est agréable au sujet de la gare de chemins de fer d'Ottawa, pour ceux d'entre nous qui utilisent l'aéroport de Dorval, de Montréal, l'aéroport d'Halifax, l'aéroport de Toronto ou l'aéroport Stevenson, de Winnipeg, c'est qu'au moins, le système de transport public d'Ottawa peut desservir la gare. Les usagers d'Ottawa ont ainsi un choix quant aux moyens de transport, quoique le gouvernement, en obligeant la gare à déménager, oblige tout le monde à payer une course en taxi ou en autobus pour se rendre de la ville à la gare ou de la gare en ville, tandis qu'avec une gare dans le centre-ville, les voyageurs seraient amenés à destination, à la porte de leur hôtel, ou bien bénéficieraient d'un service prévu pour les gens de Hull.

De nombreux députés se rappelleront que feu Alexis Caron, qui a si bien représenté la ville de Hull, s'est opposé au déménagement de la gare dans la banlieue d'Ottawa. Il croyait qu'en l'éloignant du canal Rideau et de la rivière Ottawa vers la partie sud d'Ottawa, les gens de sa circonscription, la ville de Hull, n'auraient qu'un service de plus en plus réduit. Je doute qu'on ait songé aux gens de Hull. Je crois qu'en déménageant la gare d'Ottawa jusqu'à cet endroit éloigné on songeait surtout à accroître les profits du service de taxi de celui qui détient le monopole et que le gouvernement connaissait bien sans doute quand on a dressé les plans.

**M. l'Orateur:** A l'ordre. J'hésite à interrompre le député d'York-Humber et je me rends compte qu'il est un peu tard pour lui signaler la chose mais, comme il le sait, quand la Chambre examine une motion portant production de documents, le fond est très limité et le député qui présente la motion devrait se borner à expliquer pourquoi les documents devraient être déposés. Je le répète, il est un peu tard, maintenant, je le reconnais, pour signaler cela au député, mais il est de mon devoir, je crois, de lui rappeler certains aspects du Règlement en la matière.

**M. Cowan:** Monsieur l'Orateur, j'ai bien conscience que nous devons nous incliner devant toutes les décisions de l'Orateur et qu'il nous est interdit de faire son éloge