

formules est allée trouver son pasteur, lorsqu'elle a préparé sa demande, afin d'obtenir une de ces lettres de référence. Cette personne est un ministre bien connu et hautement respecté d'une des églises de Winnipeg. Après avoir examiné la formule, il a dit: "Je crains bien ne pas pouvoir la signer, car mes parents sont Islandais". Je suis sûr que ce libellé n'est pas conforme à l'intention du ministre. Je ne sais pas comment cette expression est traduite dans la version française de cette formule, mais j'imagine qu'il y en a une. J'ignore ce qui arrive dans ce cas, mais ce devrait être bien intéressant.

De toute façon, j'ai signalé la question au ministre et peut-être voudra-t-il l'examiner. A une étape quelconque de la discussion, il pourrait nous dire pourquoi on se sert de cette expression ou, ce qui serait préférable, nous apprendre qu'on l'a modifiée. Ce qui compte lorsqu'on demande une lettre de références, c'est, me semble-t-il, la qualité de la personne qui l'a fournie plutôt que les détails relatifs aux parents. J'espère qu'on examinera cette question, de même que les autres que j'ai signalées au ministre, surtout le cas des pensionnés du National-Canadien qui touchent une pension de \$25 par mois.

M. Johnston: Je désire participer au débat, monsieur le président, parce que le sujet que je veux traiter ne semble pas se rattacher à un poste particulier du budget des dépenses. Un grave problème national a surgi en ce qui concerne les transports. Ce problème intéresse l'existence même d'un secteur important et essentiel de notre économie. Les chemins de fer menacent d'annihiler le transport par camions en concluant des accords avec des sociétés pétrolières de l'Ouest, notamment l'*Imperial Oil* et la *North Star Oil Company*, aux termes de l'article de la loi qui a trait aux taxes convenues. Ces accords visent environ les trois quarts de leurs produits et prévoient des tarifs exceptionnellement bas dans la région située à l'ouest de Winnipeg. Ces bas tarifs pourraient contraindre les camionneurs à cesser complètement leur commerce. Ce problème devient extrêmement grave, monsieur le président, puisque les provinces de l'Ouest doivent compter sur les camions pour assurer la majeure partie de leur transport.

L'autre jour j'ai eu l'occasion de lire un article à ce sujet dans la revue *Bus and Truck Transport*. Le rédacteur en chef de cette revue est M. Arthur F. Hailey, qui n'a absolument aucune attache avec les entreprises de transport par camions. Je crois que cette revue est publiée par la société de publication Maclean's, et qu'elle est bien connue dans tout le Canada. Ce jeune homme, M. Arthur

[M. Knowles.]

Hailey, a passé une grande partie de son temps à se renseigner parfaitement sur les problèmes de camionnage et on l'a nommé rédacteur en chef de cette revue. A la page 44 de la livraison de mars 1952, il a écrit ce qui suit:

La nouvelle taxe ferroviaire convenue menace le transport par camions-citernes.

La nouvelle taxe convenue pour le transport par rail des produits pétroliers est susceptible d'être fort préjudiciable aux exploitants de camions-citernes. Il se peut qu'il mène à la faillite certains camionneurs.

Le nouveau tarif a été annoncé le 1^{er} mars par la *Canadian Freight Association* au nom du National-Canadien, du Pacifique-Canadien et des *Northern Alberta and Winnipeg River Railways*.

Les parties contractantes sont l'*Imperial Oil Ltd* et la *North Star Oil Ltd*. Toutes les expéditions faites par ces deux compagnies entre la tête des lacs et la côte du Pacifique sont visées par le nouvel accord.

Il développe ensuite sa pensée sur cette question.

Cette taxe convenue, dont il est question dans l'article que je viens de citer, fait partie de la loi des transports étudiée ici pour la première fois en 1937 et adoptée en 1938. La Partie V est celle qui porte sur la taxe convenue. Au cours de ses séances, la Commission royale des transports a étudié ces dispositions relatives à la taxe convenue. Voici la définition que je trouve à la page 97 du rapport de la Commission:

Une "taxe convenue" est un taux que le voiturier convient d'exiger pour le transport de la totalité ou d'une partie des marchandises d'un expéditeur ou groupe d'expéditeurs.

Cette loi canadienne des transports, dont fait partie la taxe convenue, a été adoptée, je le répète, en 1938. Le Royaume-Uni possède une loi semblable, dite *Road and Rail Traffic Act*, depuis 1933. La loi anglaise porte sur un problème semblable, mais la nôtre est beaucoup plus restrictive, car elle peut même supprimer la concurrence, au lieu d'assurer les moyens d'y faire face. Si je suis bien renseigné, la loi anglaise ne va pas jusque-là. Nos voisins du Sud, grands admirateurs de la libre entreprise,—et nous affirmons l'être nous aussi,—sont aussi une nation qui favorise la libre concurrence, et nous sommes fiers d'en faire autant nous aussi. Mais on me dit qu'aux États-Unis il n'existe pas de loi de ce genre comme nous en avons une au Canada.

L'objet de la taxe convenue était d'assurer le moyen de faire face à la concurrence. Je me rappelle, ayant fait partie du comité en cause, qu'en 1937 je me suis fortement opposé à cette disposition. J'entrevois clairement que les chemins de fer, s'ils jugeaient opportun de se servir du pouvoir qui leur était conféré, pourraient éliminer tout concurrent dans le domaine du transport. Cette question est étudiée à la page 102 du rapport de la