

que le Pacifique-Canadien a des intérêts sur cette ligne, et aussi que les deux compagnies ne s'y livrent pas de concurrence car, de toute évidence, le Pacifique-Canadien avait majoré ses tarifs afin de décourager les voyageurs. Je suis persuadé que certains de ses articles feront l'objet d'une longue discussion, mais je crois que nous devrions tourner principalement notre attention vers l'article 1, car il me semble que, dans le préambule du projet de loi, le ministre a exprimé les espoirs et les aspirations de chaque député qui réclame la définition et la mise à exécution d'un programme national de transport.

Je crois aussi que les députés se préoccupent du fonctionnement du transport routier et du rôle qu'il joue. Je veux parler du transport par le National-Canadien, des subventions versées pour le transport des marchandises au Pacifique-Canadien ainsi que le rôle joué par les transporteurs indépendants dans ce domaine. Il est certain que l'accroissement de la navigation dans la voie maritime du Saint-Laurent doit être envisagé en fonction du transport. Je n'ignore pas l'argument invoqué récemment à la Chambre au sujet de la fermeture des ports du Bas Saint-Laurent et de la répercussion de ce fait sur le coût du transport des marchandises et sur l'acheminement des produits par les ports des Maritimes. Je n'ignore pas non plus la responsabilité que le gouvernement doit assumer à l'égard de ces ports et des localités qui doivent compter sur les installations qui s'y trouvent. D'après moi, le grand public sait que l'adoption du projet de loi ne réglera pas ces problèmes.

Je sais qu'il est tard et que le ministre n'abordera probablement pas certains problèmes d'importance capitale ce soir. Toutefois, j'aimerais lui demander d'expliquer à la Chambre pourquoi le gouvernement refuse de considérer la nationalisation des chemins de fer du Pacifique-Canadien afin de permettre une fusion des deux sociétés de chemins de fer et d'éliminer un double emploi que le ministre reconnaîtra sûrement comme exagéré. Même dans leurs exploitations actuelles, les chemins de fer essaient d'éliminer une partie de ce double emploi. Il n'y a pas très longtemps, on a rayé du *Feuilleton* une question ayant trait à l'exploitation d'un distributeur indépendant pour les services de messageries et de marchandises des deux sociétés de chemins de fer dans la région d'Ottawa. Les chemins de fer ont essayé de conclure un accord selon lequel ces services seraient fusionnés, afin qu'un seul camion assure la livraison pour les deux chemins de fer au lieu d'employer deux services séparés. Tout le système souffre de ce double emploi. Tous les députés reconnaîtraient, je crois, qu'on ferait des épargnes considérables

en éliminant le double emploi dans ce domaine.

L'hon. M. Churchill: Monsieur le président, je me lève, non pas pour faire un discours sur ce projet de loi, mais pour demander au ministre des Transports s'il se serait pas sage que la Chambre ajourne jusqu'à ce que le président la convoque de nouveau pour la sanction royale. Sinon, consentirait-il à ce que la Chambre lève la séance pour une heure afin de se rafraîchir. Le ministre est ici depuis plusieurs heures, et je songe à sa santé. Je crois qu'il devrait se reposer un peu. Accepterait-il l'une de ces propositions?

L'hon. M. Pickersgill: La sollicitude de l'honorable représentant de Winnipeg-Sud-Centre a presque réussi à m'attendrir. Hier soir, il a été convenu dans les coulisses d'ajourner l'étude de la mesure en comité afin d'expédier d'autres questions et permettre à la Chambre d'ajourner pour Noël ce soir au lieu de demain. Il était bien entendu que nous consacrerions tout le temps disponible aujourd'hui pour étudier le projet de loi que j'espérais, comme beaucoup d'autres, voir adopter avant la fin de l'année. Mon honorable ami, le leader de la Chambre, a laissé entendre que la session est loin d'être terminée. Nous devons tenir une autre session en 1967, et certains d'entre nous pensent que ce serait une assez bonne idée qu'elle soit courte pour nous permettre de jouir de l'année du centenaire au milieu de l'été.

● (7.30 p.m.)

Le député de Winnipeg-Sud a dit plus tôt aujourd'hui qu'il faudrait prendre tout le temps voulu pour faire une étude suffisante du projet de loi en question. J'espérais donc que, sur l'article 1, les députés présents à Ottawa nous fourniraient dès aujourd'hui tous les discours voulus.

Je sais que certains députés qui portent un grand intérêt à la mesure à l'étude ne peuvent pas être ici aujourd'hui. Ils voudront le commenter à notre retour, le 9 janvier, mais comme le député de Winnipeg-Sud l'a fait remarquer très honnêtement plus tôt, même s'il pensait que nous voulions aller trop vite, c'est depuis 1958 qu'il en est ainsi. Il l'a reconnu lui-même.

Nul doute que la nouvelle année nous amènera de graves problèmes, surtout à l'égard du rail. Comme je l'ai dit hier, toutes sortes de délais expirent le 31 décembre. Si le Parlement n'adopte pas la mesure dans un délai raisonnable au cours de la nouvelle année, il