

toutes les organisations qui s'intéressent vraiment à la chose. Ayant pris la responsabilité de ce projet de loi, je crois que je devrais écouter très attentivement toutes les instances et porter à l'attention de mes collègues toute proposition sérieuse visant à modifier un projet qui, à la lumière de ces instances, semblerait être plus dans l'intérêt public que ce qui est proposé. Personne ne peut tout connaître d'un sujet aussi difficile et complexe que celui-ci et le gouvernement n'a sûrement pas cette prétention. Je ne crois pas que la Commission royale l'ait prétendu non plus. Si la sagesse collective du comité ou de la Chambre peut nous permettre de légiférer plus efficacement pour l'avenir des chemins de fer, nous chercherons à le faire pour le présent projet de loi.

Je signale en conclusion, que malgré l'expansion prodigieuse du transport routier, du transport aérien et d'autres formes de transport, et particulièrement malgré l'accroissement considérable du volume du transport dans les eaux intérieures depuis l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, les chemins de fer demeurent un élément très important de l'économie canadienne. Il importe d'avoir au pays un service de chemins de fer efficace, non seulement pour transporter les marchandises d'une région à l'autre du pays, mais parce qu'un cinquième de notre revenu dépend encore de nos ventes à l'étranger et qu'il est par conséquent indispensable que nos chemins de fer soient efficaces et puissent faire concurrence non seulement aux autres modes de transport canadiens, mais aux moyens de transport mondiaux; ainsi, nous pourrions continuer de retirer du reste de l'univers cette somme d'un cinquième, ces 20c. par dollar, qui représentent le revenu du Canadien moyen provenant des ventes à l'étranger.

Il importe au plus haut point, à notre avis, de permettre à nos chemins de fer de fonctionner aussi efficacement et économiquement que possible et d'éviter un accroissement des frais fixes imposés aux contribuables, frais qui doivent inévitablement être soldés et représentent de ce fait un élément du passif dans notre économie. D'autre part, il ne faut pas oublier que les chemins de fer emploient de nombreux travailleurs; il faut donc tenir compte des intérêts de nos concitoyens employés par les chemins de fer; même si des changements s'imposent dans ce domaine, si nous voulons que les chemins de fer puissent faire concurrence aux autres moyens de transport et retirer du transport la juste part

[L'hon. M. Pickersgill.]

leur permettant de financer leurs services grâce à leurs recettes, nous ne devons pas infliger, par ces changements, des difficultés déraisonnables et trop lourdes à une grande partie de la population, car celle-ci n'y est en somme pour rien. Je pense, monsieur l'Orateur, que je puis terminer ainsi mon exposé à ce stade.

**M. Olson:** Monsieur le président je voudrais demander au ministre s'il pourrait nous donner l'indication, même l'assurance qu'une fois le bill déféré au comité, on accordera suffisamment de temps—je pense que nous aurons au moins six semaines; peut-être deux mois—aux témoins avant qu'ils soient convoqués, pour que les intéressés, et, surtout les trois gouvernements provinciaux des Prairies, aient le temps de préparer leur dossier.

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, je pense que toute proposition raisonnable serait facilement acceptée par le gouvernement. J'espérais, toutefois, qu'il serait possible de poursuivre le débat très bientôt, après la première lecture, sur le débat à l'étape de la deuxième lecture. Certains ont proposé que même la deuxième lecture devrait être retardée pendant un bon moment. Je ne pense pas que cela serait particulièrement utile. Je crois qu'il serait avantageux de procéder à la deuxième lecture du bill pour le déférer, ensuite, au comité. Toutefois, je ne crois pas que le comité devrait agir de façon à rendre difficile aux entreprises ou aux particuliers de présenter comme ils l'entendent des témoignages importants. Je serais très heureux d'étudier toute demande raisonnable en vue d'obtenir des délais à cet égard mais nous devrions, je crois, prévoir un certain laps de temps, peut-être après la deuxième lecture du bill, avant même que le comité entreprenne son travail, à moins que, par hasard, un certain nombre d'entreprises ne soient prêtes à témoigner. En effet, je crois que cet examen prendra beaucoup de temps. Si un certain nombre d'entreprises sont prêtes, nous pourrions peut-être les entendre d'abord et laisser ensuite s'écouler une certaine période à la demande des intéressés. Si l'on me permet un très mauvais jeu de mots, monsieur le président, je dirai que le gouvernement n'a nullement l'intention d'expédier ce projet de loi à la vitesse d'un express.

**L'hon. M. Hamilton:** Monsieur le président, nous devons tous nous rendre compte, je crois, que la présentation à la Chambre de ce projet de loi, du moins à l'étape du projet de résolution, est un événement historique. Les lois concernant les chemins de fer et les