

Argentia. Il serait de beaucoup préférable qu'à l'instar de la Marine royale le ministère le mette en réserve, et affrète un ou deux petits cargos. Ils pourraient transporter tout autant de marchandises dans les deux sens et le faire tout aussi efficacement que cet éléphant blanc.

Je pourrais continuer, mais je vois qu'il est presque cinq heures et que le débat doit s'arrêter. Il y a deux ans, en réponse à l'honorable député de Vancouver-Quadra qui l'interrogeait au sujet des spécialistes, le ministre des Transports a dit, en substance, que son ministère avait les meilleurs spécialistes du monde. En parlant de ce transbordeur il a dit que comme il s'agissait de travaux terrestres et maritimes, c'est pour cela qu'on avait convoqué les spécialistes du ministère des Transports. Puis, l'an dernier, on nous a dit avoir fait appel non seulement aux spécialistes du ministère des Transports, mais encore à ceux du ministère des Travaux publics et du National-Canadien. Tous ces spécialistes se sont réunis pour aboutir enfin à quels résultats? Le 24 septembre, une conférence de presse a eu lieu sous les auspices du ministre des Transports, du ministre des Travaux publics et du descendant en ligne directe de Jean Sébastien Cabot, premier découvreur de Terre-Neuve, et du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration. Un communiqué a été publié disant qu'un spécialiste britannique du nom de R. D. Gwyther avait été consulté. Puis, le communiqué ajoutait:

Les ministres ont éprouvé une vive satisfaction lorsque le spécialiste britannique a confirmé ce qu'ils pensaient, soit que le dragage de Port-aux-Basques n'avait pas ruiné le port.

N'est-ce pas merveilleux? Après les spécialistes du National-Canadien, des Travaux publics et des Transports, on fait venir un spécialiste de Grande-Bretagne pour s'entendre dire: "Dieu merci, vous n'avez pas réussi à ruiner entièrement le port, même si vous avez dépensé 23 millions."

L'hon. M. Marler: Je trouve que cette phrase est très libre, monsieur le président.

M. le président: A l'ordre. Il est cinq heures. Dois-je quitter le fauteuil et faire rapport de l'état de la question?

(Le crédit est réservé.)

Rapport est fait de l'état de la question.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU LITTORAL NORD DE QUÉBEC ET DU LABRADOR

La Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Applewhaite, pour l'étude du bill n° 148, concernant la Compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador, présenté par M. Brisson.

M. le président suppléant: Ce bill nous est renvoyé par le comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes.

Sur l'article 1—*Prorogation de délai pour l'achèvement de la ligne.*

M. Green: Ce bill est intitulé: "Loi concernant la compagnie de chemin de fer du littoral nord de Québec et du Labrador."

En 1947, la Chambre a adopté un bill d'intérêt privé constituant en corporation cette compagnie à titre de filiale de l'*Iron Ore Company of Canada*. La loi alors adoptée autorisait la compagnie à construire un chemin de fer de Sept-Îles sur la rive nord du Bas-Saint-Laurent jusqu'aux gisements de minerai de fer à la frontière de Québec et du Labrador. En outre, il autorisait la société à prolonger le chemin de fer jusqu'à la baie d'Ungava.

La charte renferme de très vastes pouvoirs. La société, par exemple, est autorisée à produire de l'énergie électrique en vue de l'exploitation de lignes téléphoniques et télégraphiques, à exploiter des navires, à construire des hôtels et à établir et exploiter un service de transport par véhicule à moteur et même à aménager des pipe-lines. En outre, la compagnie était autorisée à acquérir, posséder, entretenir et exploiter des aéronefs et autre matériel aérien. L'article de la loi qui se rattache à la discussion d'aujourd'hui est le n° 19 ainsi conçu:

La Compagnie peut, dans un délai de cinq années à compter de l'adoption de la présente loi,...

La loi a été sanctionnée le 14 mai 1947.

...entreprendre la construction du tronçon et peut, dans une période de dix ans après l'adoption de la présente loi...

C'est-à-dire jusqu'au 14 mai 1957.

...compléter ladite ligne de chemin de fer; si, pendant lesdites périodes, la ligne de chemin de fer n'est ni entreprise, ni complétée, ni mise en service, les pouvoirs de construire attribués à la compagnie par le Parlement du Canada cesseront et deviendront nuls et sans effet en ce qui concerne le tronçon de ladite ligne de chemin de fer alors inachevé.

Je signale que les actionnaires de cette compagnie de chemin de fer sont des particuliers dont la plupart sont des Canadiens. Ils détiennent 140 actions en tout, le reste, soit 19,860 actions, est détenu par l'*Iron Ore Company of Canada Limited* qui est donc la propriétaire exclusive de ce chemin de fer, si l'on excepte un certain nombre d'actions statutaires. Cette dernière société est la propriété de divers groupes parmi lesquels se trouvent, je crois, trois sociétés canadiennes, la *Hollinger North Shore Exploration Company*, la *Labrador Mining and Exploration Company* et la *Hollinger Consolidated Gold Mines*. Entre elles ces sociétés possèdent