

BILL D'INTÉRÊT PRIVÉ

"NIAGARA LOWER ARCH BRIDGE COMPANY LIMITED"

La Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Applewhaite, pour l'étude du bill n° 434, concernant la *Niagara Lower Arch Bridge Company Limited*, présenté par M. Houch.

M. le président suppléant: Le bill nous est déferé par le comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, qui y a apporté un amendement.

Sur l'article 1^{er}—*Disposition déclaratoire.*

M. Michener: Le président voudrait-il informer le comité de la modification qui a été apportée? Elle n'apparaît pas sur mon exemplaire.

M. le président suppléant: Au comité des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, l'article 2 du projet de loi a été modifié par l'addition des mots "cette vente", immédiatement après le mot "toutefois". L'article se lira donc: "toutefois, cette vente, cette cession, ce transfert ou transport doit, en premier lieu, avoir reçu l'approbation...".

M. Michener: Il s'agit, j'imagine, d'une mesure non contentieuse; je ne crois pas qu'il soit nécessaire de donner des explications au comité. Les députés connaissent sans doute le pont dont il est ici question. Il traverse la rivière Niagara, entre Niagara-Falls en Ontario, et Niagara-Falls, État de New-York; c'est un des deux ponts de cet endroit. L'autre qui s'appelle le pont Rainbow ou le pont Honeymoon se trouve à un mille et quart environ plus près des chutes.

Contrairement à la plupart des ponts de la région de Niagara, celui dont il s'agit ici est exploité par une société privée mentionnée dans le projet de loi et par une société américaine correspondante. Le pont Rainbow est administré par une commission semi-publique nommée par le gouvernement, tout comme le pont de la Paix à la source de la rivière Niagara. Le seul autre pont qui traverse la Niagara dans cette région est celui de Lewiston.

Comme le bill l'indique, on veut dissiper tout doute sur la faculté, pour la société privée qui exploite le pont, d'aliéner ses éléments d'actif, y compris sa concession, et rien n'empêche, semble-t-il, de l'autoriser pleinement à exécuter tous ses plans. Le bill semble limité à ce seul objectif, et on ne paraît pas y voir d'objection.

(L'article est adopté.)

L'article 2 est adopté.

Le préambule est adopté.

[M. le président suppléant.]

Le titre est adopté.

Rapport est fait du bill qui est lu pour la 3^e fois et adopté.

M. l'Orateur suppléant (M. Applewhaite): Les travaux qui devaient être exécutés pendant l'heure réservée aux bills d'intérêt privé et d'intérêt public ayant été liquidés, la Chambre reprendra ceux qu'elle a interrompus à cinq heures.

LES SUBSIDES

La Chambre se forme en comité des subsides sous la présidence de M. Applewhaite.

MINISTÈRE DE LA PRODUCTION DE DÉFENSE

85. Administration centrale et rétribution à la Corporation commerciale canadienne et autres compagnies pour services fournis en matière d'achats et de production pour la défense, \$6,145,727.

M. Dinsdale: Monsieur le président, avant l'interruption de la discussion à cinq heures, je signalais que les nouvelles créations de notre industrie aéronautique canadienne mettent en relief le CF-105, le chasseur muni d'ailes en forme de delta, le CL-28, l'avion de reconnaissance côtière Britannia. Bien que ces appareils de type militaire répondent à un besoin fondamental et primordial au Canada, il est possible que nous répitions l'erreur qui a provoqué une vive discussion à la Chambre au sujet du programme concernant le CF-100. Cette erreur, à mon sens, a été de ne pas intégrer nos besoins militaires et civils dans notre programme de production d'avions canadiens.

J'ai déjà dit que de par la nature des choses, comme l'attestent les documents officiels, les exigences militaires en matière d'avions ont été la principale cause des essors rapides de l'industrie aéronautique dans toutes les régions de l'univers. L'avion est une invention relativement récente qui a pris de l'importance durant la première Grande Guerre et la seconde; il a pris de l'importance comme moyen de transport à partir de la seconde Grande Guerre, surtout par suite du stimulant donné pendant le conflit mondial.

Toutefois, le Canada a une chance unique —c'est le cas aussi de l'URSS et des États-Unis—du fait que leurs besoins en matière de transport civil constituent une base solide de l'essor rapide et étendu de la production aéronautique. Le Canada, notamment à titre de jeune pays qui n'a pas atteint le zénith de son développement, doit fournir à des demandes presque illimitées en matière de transport aérien.

Depuis quelques mois, notre manque de prévoyance à cet égard est de plus en plus manifeste. Avec les exigences de la mise en valeur du Nord canadien, de l'écran de radars d'alerte préliminaire qu'on y a cons-