

QUESTIONS

(Il a été répondu de vive voix aux questions marquées d'un astérisque.)

CHEMIN DE FER RELIANT QUÉBEC ET SAINT-JOACHIM

M. Maltais:

1. A qui appartient la ligne de chemin de fer reliant Québec et Saint-Joachim?
2. Quelque autre société ou personne est-elle autorisée à se servir d'une partie de cette ligne?
3. Dans le cas de l'affirmative, quel accord ou entente existe-t-il entre le propriétaire de la ligne et la société ou la personne qui y fait circuler des trains?
4. Le National-Canadien a-t-il engagé des négociations en vue de l'acquisition de cette ligne ou en envisage-t-il l'achat soit pour l'exploiter lui-même, soit pour en confier l'exploitation à un autre?

L'hon. M. Chevrier: Les Chemins de fer nationaux communiquent les renseignements suivants:

1. La *Quebec Railway Light and Power Company*.
2. Oui.
3. La *Quebec Railway, Light and Power Company* fait circuler des convois sur sa ligne. Ces opérations comportent l'acheminement du matériel roulant du National-Canadien entre Québec et la Malbaie, en vertu d'un accord intervenu entre les sociétés.
4. Non.

SERVICE NAVAL—NAVIRES D'ESCORTE ANTISOUS-MARINS

M. Isnor:

1. Au cours des douze mois écoulés, a-t-on préparé des plans de nouveaux navires d'escorte antisous-marins?
2. Dans le cas de l'affirmative, qui a préparé ces plans et devis?
3. A-t-on commencé la construction de ces navires?
4. Dans le cas de l'affirmative, a) combien en construira-t-on; b) quel est le nom et l'adresse des chantiers de construction navale où ces navires seront construits?
5. De quel modèle et de quelles dimensions seront ces navires?
6. A combien estime-t-on a) le coût de ces navires, b) le temps que prendra leur construction, c) le nombre d'hommes qu'on y emploiera?

M. Blanchette:

- 1 et 2. Les plans ont été préparés par le ministère de la Défense nationale et les entrepreneurs préparent les devis en collaboration avec des fonctionnaires du ministère.
- 3, 4 et 5. On a commandé trois navires d'escorte antisous-marins (assimilés à des vaisseaux de guerre de ligne, destinés à remplacer les frégates et corvettes de la dernière Grande Guerre) dont la construction doit commencer à la fin de l'année ou au début de 1950 aux chantiers maritimes suivants:
Halifax Shipyards Limited, Halifax.
Canadian Vickers Limited, Montréal.

Burrard Drydock Company Limited, North-Vancouver.

6—Coût prévu.

- a) Huit millions par bâtiment.
- b) Conditions normales: 3 à 4 ans.
- c) Conditions normales: de 1,500 à 1,800 hommes par chantier.

CHANGE—ÉTATS-UNIS—ENGAGEMENTS DE 1948-1949

M. Coldwell:

1. Quel est le montant des devises des États-Unis achetées par tous les importateurs, chaque semaine, par l'intermédiaire des banques canadiennes agissant pour le compte de la Commission de contrôle du change étranger, du 1er août au 1er octobre 1948 et du 1er août au 1er octobre 1949?
2. Quel était le nombre total des contrats de vente de devises des États-Unis pour livraison à terme, a) le 19 septembre 1948 ou à la date la plus rapprochée, b) le 19 septembre 1949, suivant les derniers rapports reçus?
3. Quel était le nombre total des contrats de vente de devises des États-Unis pour livraison à terme, relativement aux importations de charbon, a) le 27 septembre 1948, b) le 11 octobre 1949 ou à la date la plus rapprochée après le 19 septembre de la même année?

M. Sinclair:

1. Nouvelles inscriptions par la Commission de contrôle du change étranger de ventes payables en dollars américains en vue de la livraison ultérieure.

1948

Août:

2—7	\$ 8,703,226
9—14	11,594,293
16—21	8,698,090
23—28	11,164,838
30—4 septembre	7,926,586

Septembre:

6—11	9,668,169
13—18	10,725,275
20—25	15,783,277
27—2 octobre	7,365,280

\$91,629,034

1949

Août:

1—6	\$ 16,059,057
8—13	7,635,739
15—20	8,558,899
22—27	17,602,814
29—3 septembre	18,844,126

Septembre:

5—10	24,761,323
12—17	20,930,942
19—24	32,879,255
26—1 ^{er} octobre	3,893,667

\$151,165,822