

passage que M. Durrell a lu, comme le rapporte la page 17, le député de Vancouver-Quadra a posé la question suivante:

D. Voyez-vous un inconvénient particulier à obtenir une prorogation de cinq ans au lieu de dix ans?

R. Si l'on songe au temps nécessaire pour faire les relevés, une période de cinq ans ne suffit pas.

Ainsi que le rapporte la page 18, le représentant de Lambton-Ouest (M. Murphy) a posé la question suivante:

D. D'après ce que vous savez ou d'après ce que savent vos spécialistes, mettons, par exemple, que vous commenciez le prolongement du chemin de fer l'an prochain, pouvez-vous dire combien de temps il vous faudrait?

R. Il nous faudrait au moins quatre ans, à moins que nous ne prenions des mesures analogues à celles que nous avons prises dans le cas de l'autre tronçon, c'est-à-dire que nous transportions tout notre matériel par avion à un coût fantastique.

D. Si vous aviez une prorogation de cinq ans à compter de l'an prochain, cela vous donnerait six ans, n'est-ce pas?

R. Oui, mais il nous faudrait au moins deux ou trois ans pour faire les relevés avant de commencer la construction.

Un peu plus tard, comme on le constate à la même page, le député de Lambton-Ouest a demandé:

D. Dans un délai de six ans, soit l'année en cours et cinq autres, pourriez-vous terminer l'entreprise?

R. Non, nous ne le pourrions pas. Nous ne serions pas capables de faire nos relevés et de terminer l'entreprise.

Comme en fait foi la page 19—c'est ma dernière citation—j'ai demandé au témoin:

D. Avez-vous une idée estimative du temps qu'il faudra pour cette construction?

R. A mon avis, elle prendrait au moins six ans.

D. Croyez-vous qu'il y aurait lieu de commencer tout de suite la construction du chemin de fer? Vous avez dit plus tôt, je crois, que la date du commencement de la construction dépendait de l'exploration à faire dans le nord.

R. Rien à l'heure actuelle ne justifie la construction d'un chemin de fer. Des relevés indiquent des régions qui pourraient convenir à l'exploitation minière, mais jusqu'ici, comme je l'ai dit, rien à notre connaissance ne motiverait la mise en train de la construction.

Q. Donc, en plus de six ans qui vous paraissent indispensables pour achever l'installation, vous auriez besoin d'un certain laps de temps pour étudier s'il vaudrait ou non la peine de commencer la construction?

R. Il nous faudrait au moins trois ans pour découvrir un tonnage suffisant.

Je pense que les preuves fournies au comité indiquent sans le moindre doute que la compagnie aurait besoin d'au moins neuf ans. M. Durrell lui-même, le vice-président, affirme que les cinq ans proposés par cet amendement ne suffisent pas. L'honorable représentant de Vancouver-Quadra a dit en cette enceinte que l'allongement de cette période à dix ans donnerait à cette compagnie une véritable prise d'étranglement. Je ne

[M. Carrick.]

vois nullement ce qui justifie une telle affirmation alors que n'importe quelle autre compagnie pourrait demander au Parlement une charte l'autorisant à construire la voie ferrée.

On a demandé si cette compagnie bénéficiait d'une concession exclusive, et naturellement la réponse est non. Rien n'empêche n'importe quelle autre compagnie de présenter une demande de charte et de construire une voie ferrée si elle le désire. En vertu de la loi sur les chemins de fer, si une compagnie s'engageait dans une telle entreprise, elle serait obligée de se relier à ce chemin de fer et de transporter les marchandises vers le sud de Schefferville à Sept-Îles.

Mon avis, et j'en fais part à la Chambre, est qu'en prétendant que le jugement que nous portons sur cette notion de durée devrait être influencé par la question de savoir qui est le propriétaire de cette compagnie, on introduit des circonstances sans rapport avec la question.

La Chambre n'a pas à examiner si les Américains ont intérêt ou non à exporter des capitaux au Canada. Je devrais peut-être signaler qu'au témoignage de M. Durrell, la société ferroviaire a consacré 123 millions à la construction de la ligne allant de Schefferville à Sept-Îles. De son côté, l'*Iron Ore Company of Canada* a dépensé une autre somme de 132 millions. Il a indiqué un total de 255 millions. Depuis, ni le chemin de fer ni l'*Iron Ore Company* n'ont retiré un sou de ces placements ni reçu le moindre bénéfice.

M. Cavers: Comme tout autre membre du comité, j'ai entendu le témoignage de M. Durrell, qui a comparu à titre de témoin de la société. Il faut reconnaître qu'il a témoigné en toute franchise. Au début, a-t-il dit, la société avait montré sa grande confiance en immobilisant de fortes sommes dans la mise en valeur de la région où se trouve le minerai de fer et en prolongeant le chemin de fer de Sept-Îles à Schefferville.

Quatre sociétés d'assurance du Canada ont eu l'occasion de placer des capitaux dans cette affaire, mais elles n'en ont pas profité. Donc j'estime que la société en cause a montré sa confiance en la mise en valeur de la région en prolongeant le chemin de fer de Sept-Îles à Schefferville au cours de la première période décennale.

A l'heure actuelle, elle désire prolonger cette ligne jusqu'à la baie d'Ungava, sans s'inspirer uniquement de son propre intérêt. Interrogé à ce sujet, M. Durrell a dit que le chemin de fer s'efforcera de transporter tous les voyageurs et les marchandises qui se présenteraient dans la région; il doit le faire en conformité des dispositions de la loi canadienne en matière de transport. La région n'a pas encore été inventoriée. Comme l'a signalé