

le quart des actions émises par la *Iron Ore Company of Canada Limited*.

**L'hon. M. Marler:** Est-ce qu'il est question de la *Iron Ore Company*?

**M. Green:** Oui. C'est cette société qui possède le chemin de fer. Les trois-quarts des autres actions de la *Iron Ore Company of Canada Limited* appartiennent à la *M. A. Hanna Company*, la *Hanna Coal and Ore Company*, la *National Steel Corporation*, la *Republic Steel Corporation*, la *Armco Steel Corporation*, la *Wheeling Steel Corporation* et la *Youngstown Sheet and Tube Company*. Toutes ces maisons sont américaines et leurs sièges sont groupés, autant que je sache, autour de la ville de Cleveland. Quoi qu'il en soit, c'est de là que vient la direction.

Le projet de loi dont nous sommes actuellement saisis a pour but d'allonger de dix ans encore les délais accordés à la compagnie au titre de la construction d'une ligne vers l'Ungava. Si le bill est adopté le chemin de fer aura vingt ans pour aménager cette ligne de Sept-Îles à la baie de l'Ungava. La ligne est déjà terminée jusqu'à Schefferville, qui se trouve située à environ 375 milles du point de départ, je crois. C'est là que se trouvent ces immenses dépôts de minerai. C'est du reste pour y accéder qu'on a construit le chemin de fer. La compagnie demande maintenant un nouveau délai de dix ans pour achever le tronçon reliant Schefferville à la baie d'Ungava.

On s'est demandé au comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes s'il était sage d'accorder un aussi long délai. Je pense qu'aucun membre du comité croyait qu'il serait déraisonnable d'accorder un certain délai à la compagnie, mais certains d'entre nous estimaient qu'il ne convenait pas en ce moment de proroger le délai de dix ans. Nous avons proposé qu'on lui accorde cinq ans de plus. Il ne faut pas oublier que ce nouveau délai commencerait en 1957, de sorte qu'effectivement il s'agirait d'un délai de six ans, à compter de maintenant. Mais si on accorde une prorogation de dix ans à la compagnie, c'est dire qu'au cours de ces dix années elle pourrait, si elle le jugeait à propos, jouir de ce pouvoir sans prendre aucune mesure pour prolonger le chemin de fer jusqu'à la baie d'Ungava. Son principal objectif était effectivement d'atteindre les gisements de minerai de fer à Scherfferville. Je doute que son but principal ait été de prolonger le chemin de fer jusqu'à la baie d'Ungava. L'objectif principal de cette compagnie n'est pas du tout de prolonger le chemin de fer jusqu'à la baie d'Ungava. C'est tout simplement une autre perspective d'affaires.

[M. Green.]

Ceux d'entre nous qui ont mis en doute la sagesse de cette importante prolongation étaient d'avis qu'il n'était pas sage, dans les circonstances, de donner à cette société la main mise virtuelle pendant une dizaine d'années sur la région située au nord de Schefferville. Pourquoi la société n'était-elle pas satisfaite d'une prolongation de cinq ans, pour ensuite s'adresser de nouveau au Parlement si elle songeait à prolonger la ligne? Le Parlement aurait alors eu le droit d'examiner la situation de nouveau.

Ce n'est pas la même chose qu'un embranchement du National-Canadien. On a adopté différents bills depuis quelques années pour autoriser les chemins de fer Nationaux à aménager les tronçons de lignes. Dans chaque cas, c'était dans l'intérêt du pays. Citons, par exemple, le tronçon qui va de Sherridon au lac Lynn dans le Nord du Manitoba, le tronçon de Terrace à Kitimat en Colombie-Britannique et celui que l'on aménage actuellement dans la région québécoise de Chibougamau.

Ces tronçons étaient tous dans l'intérêt du pays mais, dans le cas de la *Quebec North Shore and Labrador Railway Company*, il s'agit d'une société intéressée avant tout à avoir accès à ses gisements de minerai de fer. Elle n'est pas du tout poussée par l'intérêt du pays; en fait, c'est une société dirigée de Cleveland. Il s'agit d'une société américaine dirigée de Cleveland; elle n'est pas tenue du tout de mettre en valeur cette partie du pays dans l'intérêt national.

M. Durrell est vice-président et administrateur général de la *Iron Ore Company of Canada*; lorsqu'il a comparu devant le comité, je lui ai demandé si j'avais raison de supposer que la société pourrait conserver pendant dix ans, sans rien faire, son droit de prolonger la ligne de chemin de fer. Voici ma question et sa réponse; je cite la page 17 du compte rendu:

D. Si vous aviez une prorogation de 10 ans, à compter de 1957, non pas à compter de 1956, une prorogation de 11 ans en réalité, vous n'auriez pas nécessairement à vous occuper le moins de ce chemin de fer pendant 11 ans. Cependant, votre droit existerait. Est-ce exact?

R. Ce pourrait être vrai s'il n'y avait pas de trafic.

**M. Carrick:** Le député voudrait-il donner lecture de la question et de la réponse suivantes, afin que le tableau soit bien net? J'invoque le Règlement pour dire que le député n'a pas donné une idée complète de l'affaire en lisant seulement ce passage. Qu'il lise la question et la réponse qui suivent.

**M. Green:** Je prends, dans ces témoignages, la partie qui se rapporte à ma thèse. Si d'autres veulent donner lecture d'autres questions et réponses, libre à eux de le faire. Le