

L'hon. sénateur ISNOR: J'ai soulevé cette question, lors de la magistrale présentation du bill par mon honorable collègue, parce que je voulais savoir si cette dépense publique allait rapporter des revenus suffisants. Après tout, il faut tenir compte que les déficits annuels du National-Canadien sont comblés par le public. Il n'est que juste de dire au public si ces mises de fonds sont judicieuses, et de le mettre au courant du coût de travaux semblables dans d'autres régions. C'était ma seule préoccupation.

L'hon. sénateur BROOKS: Les délégués ne sont-ils pas ici pour nous donner ces renseignements et d'autres encore?

Le PRÉSIDENT: Oui. Je peux lire au Comité la liste des noms des délégués ici présents. Ce sont, pour représenter la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, M. G. M. Cooper, solliciteur général adjoint; M. D. F. Purves, vice-président adjoint; M. K. M. Ralston, ingénieur minier; ainsi que M. Rolland Boudreau, solliciteur. Est aussi présent: M. Jacques Fortier, directeur des services juridiques du ministère des Transports.

J'ai parlé pendant quelques instants avant la réunion avec quelques-uns des témoins et je leur ai demandé s'ils avaient pris connaissance des délibérations qui ont eu lieu mercredi au Sénat à propos de ce bill, et s'ils étaient au courant du genre de questions qu'on allait leur poser. Ils m'ont dit qu'ils en avaient pris connaissance. Je crois donc que nous allons les trouver tout disposés à discuter ces questions. On m'a dit que l'exposé préliminaire au nom de la compagnie de chemin de fer allait être présenté par M. Cooper, solliciteur général adjoint. Allons-nous donner la parole à M. Cooper?

Des voix: Oui.

M. G. M. Cooper, solliciteur général adjoint, Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada: Monsieur le président, honorables sénateurs, le bill C-165 présentement à l'étude revêt la forme habituelle des mesures législatives concernant les embranchements de chemin de fer. Il vise un projet de chemin de fer d'une longueur de 68 milles et dont la construction coûterait environ 11.1 millions. Cet embranchement aurait pour fonction de desservir un terrain minier, qu'on appelle la mine Griffith, au lac Bruce dans le nord-ouest de l'Ontario.

Le tracé géographique de la ligne est indiqué sur la carte affichée ici. La mine Griffith est située à l'extrémité supérieure de la ligne rouge qui représente le parcours de l'embranchement de chemin de fer en question. Les autres traits rouges représentent les lignes du National-Canadien, celle-ci est la ligne principale entre la tête des Lacs et Winnipeg. Le trait vert, un peu plus bas, représente la ligne du Pacifique-Canadien, tandis que celui-ci, qui s'étend en direction est à partir de Nakina, est le chemin de fer National transcontinental.

L'hon. sénateur BROOKS: Combien de milles y a-t-il jusqu'à la tête des Lacs?

M. COOPER: Environ 318 milles, je crois, jusqu'à la tête des Lacs. L'embranchement est d'à peu près 68 milles et il reste encore une distance de 250 milles.

Les travaux prévus à la mine Griffith—entreprise qui relève principalement de la *Steel Company of Canada*, même si c'est une société très connue, la maison *Picklands Mather* qui en a actuellement la gestion—consisteront principalement dans l'extraction à ciel ouvert d'un minerai de faible teneur, qu'on concentrera sur place. Le concentré sera ensuite fondu sous forme de boulettes pour en faciliter le transport. Les boulettes de minerai concentré seront ensuite expédiées par le National-Canadien à partir de la mine jusqu'à la tête des Lacs, où elles seront entreposées jusqu'à ce qu'elles soient acheminées par bateaux, ordinairement du moins jusqu'à Hamilton.