

consolidé, aux conditions déterminées par le gouverneur en conseil, et garantis par des valeurs de la Compagnie.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité sous la présidence de M. Robinson (Simcoe-Est).

M. Green: Le ministre peut-il nous donner des explications?

L'hon. M. Chevrier: Oui. La résolution à l'étude a pour but d'autoriser les chemins de fer Nationaux du Canada à construire une ligne secondaire depuis Saint-Félicien jusqu'à Chibougamau et depuis Chibougamau jusqu'à Beattyville, dans la province de Québec, soit une distance d'environ 294 milles, et une ligne secondaire reliant Hillsport au lac Manitouwadge, dans la province d'Ontario, soit une distance d'environ 27 milles.

Pour ce qui est, tout d'abord, de l'embranchement proposé entre Saint-Félicien et Beattyville, y compris la courte ligne allant jusqu'à Chibougamau, cette voie ferrée commencerait à Beattyville, terminus actuel de l'embranchement de Barraute aménagé en 1949, et se dirigerait vers le nord-est jusqu'au lac Caché, soit sur un parcours d'environ 149 milles. Du lac Caché, cette ligne se dirigerait vers le sud-est sur une distance d'environ 139 milles jusqu'à Saint-Félicien, sur la ligne du National-Canadien dans la région du lac Saint-Jean. A la jonction du lac Caché, la ligne se dirigerait vers le nord sur une distance de six milles jusqu'à Chibougamau.

On estime à 17 millions de dollars le coût d'aménagement de cette partie de la ligne proposée qui s'étendrait de Beattyville au lac Caché. La ligne reliant le lac Caché à Saint-Félicien coûterait 17 autres millions et le court embranchement allant du lac Caché à Chibougamau coûterait 1 million, ce qui porte à 35 millions le coût estimatif global de la ligne.

Au cours de l'été 1953, le National-Canadien a effectué un relevé préliminaire et établi une ligne d'exploration en vue de localiser la ligne reliant Saint-Félicien à Beattyville. Toute la région est densément boisée. La région comprise entre Beattyville et Chibougamau est jalonnée de concessions minières dont l'exploitation promet beaucoup. Ces propriétés minières comprennent celle de Dome, au lac Bachelor, et les propriétés déjà reconnues d'Opemiska et de Campbell-Chibougamau, près de Chibougamau. Tout le territoire situé entre Beattyville et Chibougamau est favorable à la prospection. Toute la région, à l'exception de la zone avoisinant immédiatement Chibougamau, est densément boisée et renferme une grande quantité de bois de sciage et de bois à pâte. Les ressources forestières de la région comprise entre

Beattyville et Chibougamau sont fort considérables; évaluées à plus de 30,000,000 de cordes de bois à pâte, elles peuvent donner un rendement annuel d'environ 617,000 cordes. Le chemins de fer permettra d'exploiter la plus grande partie de la forêt.

Les gros des marchandises qui seront transportées sur cette partie de la ligne de chemin de fer projetée consistera en concentrés miniers acheminés vers la fonderie de Noranda, ainsi qu'en bois à pâte et bois d'œuvre. Le chemin de fer a obtenu la garantie de l'*Opemiska Copper Mines (Quebec) Limited* et de la *Campbell-Chibougamau Mines Limited* qui lui assurent à elles deux l'acheminement de 325 tonnes en moyenne par jour de concentrés de minerai par le moyen de la voie ferrée projetée entre Chibougamau et Beattyville et cela pour une période de six ans à compter de la date où la ligne en cause commencera à fonctionner. Les entreprises *Howard Smith Paper* se sont engagées à faire acheminer par ce chemin de fer 30,000 cordes de bois à pâte par an pour une période de six ans à partir de la région située entre la rivière Bell et Chibougamau.

La région que traverserait cette partie de la ligne ferroviaire envisagée depuis le lac Caché jusqu'à Saint-Félicien est très boisée; ses ressources sont évaluées à 15.7 millions de cordes de bois à pâte et le rendement annuel à 366,000 cordes. Les marchandises transportées par ce chemin de fer se composeraient pour la plupart de bois d'œuvre, de bois à pâte et d'approvisionnements.

Du point de vue industriel l'essor économique de la zone industrielle de la région du lac Saint-Jean, vu l'énergie électrique à bon compte dont elle dispose et le port de mer dont l'accès est facile, stimulerait la mise en valeur du territoire que cette voie doit desservir et accroîtrait le transport ferroviaire.

Les administrateurs du chemin de fer jugent que l'aménagement de cette partie de la voie projetée sert l'intérêt général du Canada. La région de Chibougamau est traditionnellement liée à celle du Lac Saint-Jean. L'expansion de la région de Chibougamau dépend du transport routier à partir de Saint-Félicien. Les vastes ressources d'énergie hydroélectrique dont dispose la région du Lac Saint-Jean et la tendance à l'industrialisation auront pour effet presque certain que les ressources naturelles de Chibougamau et de la région de l'Abitibi entraîneront l'expansion industrielle de la région du Lac Saint-Jean. Il est aussi probable, advenant l'aménagement d'un embranchement ferroviaire, qu'une industrie électrosidérurgique tirant ses matières premières des mines de la région Chibougamau-Abitibi,