

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Pas dans le bill.

Le sénateur MOLSON: Puis-je demander, Monsieur le président, comment les coûts estimatifs dans ce cas ont pu assez s'éloigner des chiffres réels pour aboutir à une différence de plus de 2 millions par rapport à un coût estimatif de 8 millions. Il a dû y avoir . . .

Le sénateur BRUNT: . . . un entrepreneur au cœur tendre!

Le sénateur MOLSON: Je voudrais bien en trouver un de ceux-là, moi aussi.

M. PURVES: Sénateur, nous nous sommes heurtés à une situation où il y avait beaucoup de concurrence; et les offres que nous avons reçues n'ont pas atteint le montant que nous avions prévu. En effet, un des entrepreneurs s'est plaint de ce qu'il avait accepté de faire le travail pour un montant trop bas. Nous avons eu, certes, des offres à bas prix, mais la portion du travail que nous faisons nous-mêmes, l'installation des rails et ainsi de suite, a progressé exceptionnellement bien. Il est difficile de prédire de telles choses. Tout dépend de la façon dont la chance nous sourit pendant l'organisation et aussi de la façon dont la température favorise les travaux. Cette fois-ci, tout a marché exceptionnellement bien. Je doute que les choses aillent toujours ainsi. En effet, nous savons par expérience que cela ne se passe pas toujours ainsi. La région que le prolongement va traverser n'est pas tellement différente de la région traversée par les 52 milles de voie ferrée jusqu'à Chisel Lake. Le terrain est rocailleux, il y a de la terre dans le creux des rochers et un peu d'arbres sur le dessus.

Nous croyons, d'après l'expérience que nous avons acquise au cours de l'installation du prolongement de 52 milles, que la somme de \$1,090,000 suffira. Nous avons prévu le cas où le niveau des prix augmenterait; il est maintenant à un moyenne de \$136,000, et sur les 52 milles que nous avons déjà installés, la moyenne était de \$124,000 le mille.

Le sénateur BRUNT: Vous allez inviter des offres concurrentielles pour ces travaux?

M. PURVES: Certainement, sauf pour les travaux que nous faisons nous-mêmes, ordinairement l'installation des rails.

Le sénateur PEARSON: Pourquoi la Compagnie n'a-t-elle demandé que les huit milles supplémentaires et non jusqu'au lac Osborne?

M. PURVES: Il y a déjà une route pour les douze derniers milles, et vu que la route est déjà construite, la compagnie minière éviterait la dépense de construire une ligne supplémentaire.

Le sénateur PEARSON: Snow Lake est une localité de quelle grandeur?

Le PRÉSIDENT: Stall Lake?

Le sénateur PEARSON: Snow Lake?

M. PURVES: C'est une localité de moyenne grandeur, mais sa population, je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: Il y a une question que je voulais poser, monsieur Purves. Vous avez conclu un contrat avec la Hudson Bay Mining and Smelting Company d'après lequel la Compagnie s'est engagée à vous procurer le trafic et ainsi de suite, en quantité suffisante pour que vous puissiez payer vos dépenses d'exploitation et l'intérêt sur les capitaux engagés.

M. PURVES: Et d'amortir les capitaux engagés.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que le contrat était fondé sur le coût estimatif original de \$8,840,000?

M. PURVES: Oui, la première entente pour les premiers 52 milles l'était, mais elle est fondée sur notre propre estimation du coût. Il a fallu s'occuper des deux lignes comme de deux lignes différentes puisqu'il a fallu les construire séparément à deux époques différentes.