

M. Brooks: Le ministre nous donnera-t-il des explications sur le projet de résolution?

L'hon. M. Marler: Oui, j'ai une très courte déclaration à faire à ce propos. J'avais pu annoncer à la Chambre, le 26 mars, que le Gouvernement avait l'intention d'inviter le Parlement, à la première occasion favorable, à étudier un projet de loi qui autoriserait la compagnie des chemins de fer Nationaux à construire un tronçon depuis Bartibog jusqu'à la rivière Tomogonops, au Nouveau-Brunswick, sur une distance d'environ 22 milles. C'est une autorisation que vise ce projet de résolution.

L'embranchement projeté commencerait près de Bartibog ou à cet endroit, où passe la ligne principale du National-Canadien entre Newcastle et Bathurst dans la province du Nouveau-Brunswick, et se dirigerait vers l'ouest jusqu'à la rivière Tomogonops dans le voisinage du lac Little-River, soit à une distance de 22 milles. Le coût estimatif de la construction de la ligne projetée est de \$127,270 par mille, soit en tout \$2,800,000.

Une filiale de l'*American Metals Company*, la *Heath Steele Mines Limited*, a dépensé de fortes sommes pour établir l'existence d'un gisement considérable de minerai de plomb, de zinc et de cuivre et s'emploie activement à mettre la mine en état de produire y installant une usine de concentration d'une capacité quotidienne de 1,500 tonnes de minerai. La société a demandé au chemin de fer de construire cet embranchement jusqu'à la mine.

On prévoit que l'embranchement projeté servirait à transporter les concentrés minéraux à raison de 120,000 tonnes par an jusqu'à Newcastle, Halifax ou Saint-Jean ou même à d'autres endroits en vue de l'exportation. On estime qu'il y aurait aussi dans la zone de l'embranchement 12,000 cordes de bois à pâte à transporter et que le transport général de marchandises atteindrait une valeur de \$115,000 par an. La *Heath Steele Mines Limited* a garanti le transport de 450,000 tonnes de concentrés au cours des six premières années d'exploitation s'engageant à verser une amende à la ligne ferroviaire chaque fois que le rendement annuel sera inférieur à 75,000 tonnes, sous réserve d'un rajustement si, par la suite, les 450,000 tonnes promises sont livrées au chemin de fer au cours de la période de six ans. Aux termes des dispositions envisagées, il est prévu que dans le cas de versement d'amendes au titre de la période de six ans, la société bénéficiera d'une nouvelle période de six ans afin de se faire rembourser ces pénalités à l'égard de tout excédent dépassant 75,000 tonnes pour chaque année de la deuxième période de six ans, à condition que, lorsque

le chemin de fer aura remboursé toutes ces amendes, il ne sera plus question de verser ces sommes à la compagnie. Le président du chemin de fer estime que, dans ces conditions, l'exploitation de l'embranchement sera intéressante. On négociera une entente formelle, par écrit, avec la compagnie.

Le président du chemin de fer fait savoir que les recettes perçues grâce à la circulation à laquelle donnera lieu l'établissement de cet embranchement, couvriront intégralement l'exploitation et l'entretien de celui-ci, plus les frais entraînés par ces transports pour le reste du réseau, l'intérêt au titre des frais de construction de l'embranchement, l'intérêt et l'usure en ce qui concerne le matériel nécessaire, et qu'en outre, il y aura bénéfice.

Ce projet de résolution, je n'en doute pas, est fait pour mériter l'appui de la Chambre. Tous les honorables députés y verront assurément une autre étape dans la mise en valeur de nos grandes ressources naturelles et un exemple de la part que prennent les chemins de fer Nationaux à ces progrès. Nous nous réjouissons tous, plus particulièrement, de ce que ce nouvel embranchement de notre réseau national se trouve au Nouveau-Brunswick. C'est la première fois depuis très longtemps qu'on construit une ligne dans cette province. Cela montre admirablement quelles richesses prodigieuses elle contient en puissance.

M. Brooks: Monsieur le président, je serai bref. Ainsi que l'a rappelé le ministre, nous avons été mis au courant de ce projet de résolution le lundi 26 mars, alors qu'il avertissait la Chambre de son intention de le présenter.

Je n'ai pas besoin de consigner le texte au compte rendu. Je suppose qu'il ne diffère guère du texte de tout autre projet de résolution relatif aux embranchements du National-Canadien aménagés n'importe où au pays. Il s'agit ici d'un embranchement qui appartiendra au réseau ferroviaire du National-Canadien et qui, comme l'a mentionné le ministre, se trouvera au Nouveau-Brunswick. Le ministre a eu raison de dire que l'aménagement d'un chemin de fer chez nous est une bonne nouvelle qui nous réjouit. Il a ajouté qu'il y a bien des années qu'on n'a pas aménagé de chemin de fer au Nouveau-Brunswick. A ce propos, je dirai que nous sommes habitués à voir les chemins de fer disparaître, plutôt qu'à en voir aménager.

Je suis bien content que ce soit le National-Canadien qui aménagera cet embranchement. Lorsqu'il a été question ici de la *Quebec North Shore and Labrador Railway Company*, bien des députés trouvaient que c'était plutôt une honte de voir que ce n'était pas le National-Canadien, entreprise ferroviaire qui