

Bay Mining and Smelting Company. Cette compagnie minière prend des dispositions à l'heure actuelle en vue de l'exploitation d'un nouveau gisement à Stall Lake, à environ 8 milles au-delà de Chisel Lake, et elle voudrait que l'embranchement se prolonge jusque-là. La compagnie entend aussi exploiter un autre gisement situé à un endroit connu sous le nom de Osborne Lake et qui se trouve à 11 milles au-delà de Stall Lake, mais elle se propose de faire transporter le minerai par camion jusqu'à la tête de ligne de Stall Lake, puis de là, empruntant la ligne de Chisel Lake, jusqu'à Flin Flon en vue du traitement du minerai.

La compagnie de chemin de fer a conclu un accord avec l'*Hudson Bay Mining* selon lequel cette dernière s'engage à faire transporter par chemin de fer une quantité minimum de minerai; cet accord est identique à celui qui a été conclu au sujet de l'embranchement initial de 52 milles. Le coût de l'embranchement proposé s'élèvera, estime-t-on, à \$1,090,000, et la compagnie nous a fait savoir qu'elle a pu aménager ces premiers 52 milles de voie ferrée à un coût suffisamment inférieur au crédit de \$8,840,000 prévu aux termes de la loi initiale, de sorte qu'elle pourra maintenant aménager l'embranchement proposé sans autre crédit que ce crédit initial de \$8,840,000. En conséquence, la compagnie ne demande aucun crédit supplémentaire aux termes de la mesure à l'étude.

Les honorables sénateurs constateront, j'en suis sûr, qu'il s'agit d'un prolongement logique du premier embranchement ferroviaire de Chisel Lake, vu l'accroissement de la production de cette compagnie minière. La compagnie de chemin de fer nous a fait savoir qu'une étude des aspects économiques de l'embranchement proposé a révélé que cette tentative serait rentable tout comme l'a été le premier projet.

Les hauts fonctionnaires de la compagnie de chemin de fer qui sont ici présents répondront bien volontiers à toutes les questions que vous jugerez à propos de poser au sujet du projet de loi à l'étude et vous obtiendrez, j'en suis sûr, tous les renseignements pertinents.

Le sénateur BRUNT: Quel a été le coût de construction du premier embranchement?

L'honorable M. BALCER: Il a été de \$8,840,000.

Le PRÉSIDENT: C'est là le coût estimatif, mais quel a été le coût réel?

Le sénateur PEARSON: \$6,400,000.

M. PURVES: Le coût réel s'établit à \$6,400,000, soit un peu plus de \$2,000,000 en deçà des prévisions.

Le sénateur REID: Par l'adoption de la mesure à l'étude, nous modifierons le projet de loi tel que présenté au début. La somme initiale était alors de \$8,840,000. Le parcours, aux termes du projet de loi initial était de 52 milles; nous consignons maintenant dans la loi un autre plein montant.

Le PRÉSIDENT: Nous amendons seulement le bill original. Il ne s'agit pas d'un nouveau montant de \$8,840,00; il s'agit du même montant global.

L'honorable M. BALCER: D'après la Loi sur les chemins de fer, la Compagnie pourrait construire une ligne d'embranchement de moins de six milles sans obtenir l'assentiment du Parlement; mais le seul amendement dans ce bill est le changement de 52 milles à 60 milles, une différence de huit milles. C'est pour cela que nous avons voulu saisir le Parlement de la question.

Le sénateur BRUNT: Et aussi de la modification du coût estimatif.

Le sénateur MACDONALD (*Brantford*): Non.

Le sénateur BRUNT: En vertu du bill original, le coût estimatif par mille était de \$170,000 et aux termes du nouveau bill, le coût moyen par mille est de \$147,333. N'est-ce pas là un changement?