

Après avoir pesé tous ces éléments, nous avons posé à la Sherritt Gordon les conditions auxquelles nous aménagerions un chemin de fer. Ces conditions figurent dans l'entente signée par la Sherritt Gordon Company et le National-Canadien.

M. FOLLWELL: M. Fairweather pourrait-il nous dire s'il y a plus de 14 millions de tonnes de minerai actuellement découpé en massifs d'abatage ?

M. FAIRWEATHER: Il n'y en a pas plus de 14 millions de tonnes. Mais, fort d'une certaine compétence en la matière et m'appuyant sur les conseils d'ingénieurs miniers, je signale que les gisements de minerai sont étendus et que certains n'ont pas été délimités. Ce serait bien extraordinaire si, une fois la mine en exploitation, de nouvelles explorations ne révélaient pas la présence de beaucoup plus de 14 millions de tonnes de minerai. De fait, les modalités ont été établies en fonction de cette quantité, mais tout indique qu'on en extraira facilement beaucoup plus.

Le PRÉSIDENT: Vous avez dressé des cartes et des graphiques. Auriez-vous d'autres renseignements à fournir au Comité ? Je suis sûr que votre exposé l'intéresse au plus haut point.

M. FAIRWEATHER: Si la chose intéresse le Comité, voici la carte de Lynn-Lake. Comme on le voit, Lynn-Lake est situé dans le nord du Manitoba. Les flèches indiquent la direction que prendrait la production de Lynn-Lake. Celle-ci indique que les concentrés provenant de Lynn-Lake seraient expédiés à Edmonton, pour fins de transformation. On les y transformerait soit en nickel, soit, pour une faible quantité, en cuivre et en cobalt. Un sous-produit, le sulfate d'ammoniaque, est un engrais qui se vend partout dans le monde. On pourrait soit le livrer à Vancouver, d'où il serait expédié sur les marchés mondiaux, soit le transporter à divers endroits du pays, aux fins de consommation domestique. De faibles quantités de sous-produits, de concentrés, pourraient être expédiées à la raffinerie de Butte, outre-frontière. La majeure partie du nickel s'acheminerait d'Edmonton vers Pittsburgh, ainsi que vers Montréal, d'où il serait exporté. Les concentrés de cuivre produits à Lynn-Lake seraient expédiés à Flin-Flon, où on les transformerait en cuivre destiné au marché de Montréal. La carte indique les nombreux marchés où s'écouleraient les produits de l'entreprise de Lynn-Lake.

La carte montre l'emplacement de la ligne, qui, de Sherridon, monte presque droit vers le nord, sur une distance de 155 milles, pour atteindre Lynn-Lake. De Sherridon jusqu'à la rivière Churchill, le terrain est accidenté à l'extrême. Ce n'est pour ainsi dire que du roc solide. Mais, sur l'autre rive (on franchit la rivière à Pugatowagan Falls) le terrain devient plus accessible aux voies ferroviaires, de sorte que les cinquante ou soixante derniers milles s'aménageraient assez facilement. D'une façon générale, cependant, l'aménagement de la ligne se heurterait à de rudes difficultés.

Nous nous sommes engagés à ce que la ligne soit terminée pour l'expédition de concentrés hors de Lynn-Lake, à la fin de l'automne de 1953. Le seul moyen de terminer les travaux à cette date était d'accomplir beaucoup de besogne préliminaire. Le National-Canadien a entrepris ces travaux avant toute autorisation, mais il s'est protégé en concluant avec la Sherritt Gordon Company une entente portant que cette dernière ferait les frais de tous les travaux préliminaires si le chemin de fer ne devait pas être établi. Grâce à ces travaux préliminaires en cours d'exécution, on peut raisonnablement s'attendre que les expéditions de marchandises depuis Lynn-Lake débiteront à la fin de l'automne de 1953.

Il est intéressant de noter, sur le graphique que voici, l'emplacement de gisements prometteurs. Il ne s'agit, on voudra bien le noter, que de mines possibles.