

Au Canada, la situation géographique des richesses minérales nouvellement découvertes a joué un rôle principal dans les relations qui unissent le National-Canadien et l'industrie. Les découvertes de minéraux ont provoqué une nouvelle période de construction ferroviaire, nouvelle parce que la machine,—bouleversiers, pelles à vapeur et outils mécaniques,—s'est substituée à la main-d'œuvre employée par les pionniers du rail.

La première entreprise du National-Canadien dans l'après-guerre a été une extension de 40 milles depuis Barraute jusqu'à Beattyville. C'était le premier pas en vue de donner accès aux réserves minérales et forestières du Nord du Québec. Les levers de la ligne ont commencé en 1946 et la construction s'est achevée en 1949.

En 1952, le Parlement a autorisé le National-Canadien à construire une ligne de 43 milles jusqu'à Kitimat (C.-B.) pour desservir la nouvelle fonderie de l'*Aluminum Company of Canada*. Le terrain à franchir était accidenté et les problèmes techniques rappelaient ceux qu'avait posés la construction de la section des montagnes de la ligne transcontinentale. Le pont le plus imposant de la ligne est le pont d'acier de sept travées, long de 1,018 pieds, qui enjambe la turbulente Skeena près de Terrace. Dans quelques années, la nouvelle ligne apportera les nécessités de la vie à une ville de 50,000 à 60,000 habitants. La ligne ouvre aussi de nouveaux champs d'action à l'exploitation forestière dans des terres vierges et est appelée à jouer un rôle important dans la mise en valeur de toute la région.

Une importante découverte de minéraux dans une région éloignée du Nord du Manitoba a obligé à construire une ligne de 144 milles depuis Sherridon jusqu'à Lynn-Lake où la *Sherritt-Gordon Mines Limited* exploite maintenant de précieux gisements de nickel et de cuivre. Lorsqu'au début de 1940 la *Sherritt-Gordon* s'est aperçue que les mines de cuivre et de zinc de Sherridon s'épuisaient, elle a envoyé des prospecteurs chercher à découvrir de nouvelles venues de minerai dans les solitudes du Nord. Des gisements furent repérés en 1941 à Lynn-Lake, près de la limite de la Saskatchewan, à 500 milles au nord-ouest de Winnipeg et à 120 milles aériens franc nord de Sherridon. Cependant, l'entreprise de plusieurs millions, qui consistait à transporter toute la ville de Sherridon à l'emplacement de Lynn-Lake, d'aménager une centrale électrique de 7,000 h.p. et de construire les nouvelles installations de la mine, n'a été mise en train qu'après la seconde guerre mondiale.

Le National-Canadien a effectué les levers de la nouvelle ligne en 1951 et a adjudé des contrats pour le déblayage et le réglage de la voie. L'équipement nécessaire à la construction des ponts sur tréteaux et à la pose des rails a été transporté à travers les solitudes gelées durant l'hiver de 1951-1952 et la pose de la voie a commencé le 7 août 1952. Le premier train, tiré par une diesel et transportant des fournitures pour la ville et la mine, est arrivé à Lynn-Lake le 7 novembre 1953. On avait mis exactement quinze mois à poser les 144 milles de voie.

Quand la production atteindra sa pointe, il s'expédiera de Lynn-Lake chaque année plus de 77,800 tonnes de concentrés de nickel et 12,300 tonnes de concentrés de cuivre. Les concentrés de nickel seront acheminés sur Fort-Saskatchewan, dans la banlieue d'Edmonton (Alb.) où il existe d'abondantes ressources de gaz naturel pour le raffinage, tandis que les concentrés de cuivre seront envoyés à Noranda (P.Q.). La ligne assurera aussi l'expédition du poisson du lac Reindeer et d'autres grands lacs septentrionaux; le combustible et l'équipement nécessaires à la mine et à la ville de Lynn-Lake et aux nombreux postes de commerce de la région constitueront le trafic montant.