

Comme il a été mentionné plus tôt, M. Beck a fait savoir que sa société n'avait encore reçu aucune notification officielle de la part du gouvernement canadien l'autorisant désormais à traiter avec la *Yellowknife Transportation Company* et qu'elle avait toujours l'impression qu'elle ne pouvait faire affaire avec la *Northern Transportation*.

Monsieur le président, les dirigeants de la *Western Electric* et de la *Northern Construction* étaient nettement d'avis qu'ils n'étaient pas autorisés à traiter avec la *Yellowknife Transportation Company Limited* peu importe qu'ils souhaitent ou non. Les données précitées ont trait tout particulièrement à la période d'aménagement de la ligne d'alerte avancée et non pas au réapprovisionnement.

Les pourparlers entre la *Yellowknife Transportation Company Limited* et la *Western Electric* ont commencé le 19 mars 1953 et se sont poursuivies jusqu'au 14 février 1957.

C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

M. NIELSEN: Monsieur Baldwin, est-ce que M. Howe, ministre à l'époque, avait dit à la *Western Electric* de ne traiter qu'avec la *Northern Transportation Company Limited*?

M. BALDWIN: Je ne puis en aucune manière répondre à cette question.

M. NIELSEN: D'après ce que vous savez.

M. BALDWIN: Je n'ai pas eu connaissance de quoi que ce soit dans ce sens et je ne suis au courant de rien au ministère des Transports qui tiendrait à laisser supposer que pareille directive eut été donnée. Je le répète, je ne puis révéler des renseignements qu'en fonction de connaissances limitées.

M. NUGENT: Monsieur Harcourt pourrait-il nous dire si sa compagnie est, à l'heure actuelle, en mesure de s'acquitter d'une partie de l'approvisionnement de la ligne d'alerte avancée dont s'occupe en ce moment la *Northern Transportation*.

M. HARCOURT: Monsieur, nous avons sans cesse demandé à la *Northern Transportation* de nous octroyer des contrats de transport de marchandises et en particulier, ceux de la ligne d'alerte avancée sur le fleuve Mackenzie et toutes les fois, sauf une, nos demandes ont été rejetées.

M. NUGENT: Monsieur Harcourt, pouvez-vous nous dire quelle quantité de combustible vous pouvez transporter aux endroits en cause? Quel a été le pourcentage de rendement de votre compagnie l'année dernière, et celui que vous entrevoyez pour cette année, sans ces contrats?

M. HARCOURT: Environ 60 p. 100.

M. NUGENT: Ce chiffre de 60 p. 100 est celui qui figure dans votre mémoire et qui représente la totalité des transports que vous avez effectués?

M. HARCOURT: Oui.

M. BATTEN: Monsieur Harcourt, vous dites que la *Northern Transportation* a toujours refusé, sauf une fois, de vous accorder des contrats de transport. Est-ce qu'elle vous a donné une raison de son refus?

M. HARCOURT: Oui. La principale raison que nous a donnée la *Northern Transportation*, au cours des dernières années, c'est que son volume de transport de marchandises baissait alors que le nôtre, paraît-il, augmentait. C'est pour quoi elle n'a pas jugé nécessaire de partager une partie des marchandises qu'elle transportait avec la *Yellowknife Transportation Company*.

M. NUGENT: Dans quelle mesure avez-vous pu vous servir de votre remorqueur, le *Yellowknife Expeditor*?