

D. Y a-t-il une entente portant que nous allons être responsables des facilités de havre?—R. D'après l'entente conclue, ils n'établiront pas de compagnies de navigation sur l'île et, de notre côté, nous n'établirons pas d'industries sur nos 100 acres. Nous allons fournir les facilités de transport par eau et nous espérons être en mesure de remplir toute cette obligation. Il faut admettre cependant la construction d'un dock par une compagnie qui en a besoin pour son propre usage, mais c'est la seule exception.

D. Au cours du débat primitif sur le présent bill à la Chambre, j'ai attiré l'attention sur la nécessité d'un dragage plus profond. Est-ce que l'on y voit? Quel arrangement fait-on pour voir à ce que les navires de haute mer puissent atteindre l'île?—R. Le dragage est du domaine du ministère des Travaux publics et il y a eu collaboration complète entre ce dernier et la Commission du havre pour autant qu'il s'agit du dragage. Naturellement, la période difficile pour les navires de remonter la rivière est après la crue du printemps. Il n'y a pas de dépôt de limon pendant la crue, mais il y en a lorsque la crue baisse. Le grand problème est de faire le dragage aussitôt que possible après la crue. C'est pourquoi le ministère des Travaux publics a trois dragues aux endroits les plus difficiles, afin que le retard causé à la navigation soit le moindre possible. Comme les membres du Comité ont pu l'entendre dire, notre but final est une profondeur de 30 pieds jusqu'au golfe. Nous avons expédié de pleines cargaisons de grain et d'autres denrées. Naturellement, il nous faut profiter de la marée. Une marée de 12 pieds à la tête des dunes occasionne une hausse de 5 pieds à New-Westminster. Il y a une différence de sept pieds.

D. Le ministère des Travaux publics a-t-il laissé entendre qu'il était prêt à vous donner une profondeur de 30 pieds jusqu'au golfe?—R. Je ne puis dire 30 pieds, mais il n'a pas encore dit "non".

*M. Hamilton:*

D. Quel est le régime de propriété? Est-ce que la compagnie construit des bâtiments, puis les loue ou les vend?—R. Elle construit selon les besoins des locataires avec qui elle passe un bail à long terme.

D. A propos de la construction et du remblai de limon dont vous avez parlé, est-ce que tous les bâtiments devront être sur pilotis?—R. Non; seulement ceux destinés à l'industrie lourde.

*M. Goode:*

D. Monsieur le président, je crois que le Comité devrait savoir que M. K. K. Reid est, dans ce genre d'entreprise, un des plus habiles administrateurs que nous ayons jamais eus dans la Colombie-Britannique, et je crois aussi que le Comité doit être félicité pour avoir devant lui un gentleman de ce calibre. Monsieur Reid, à quel total cette somme de \$200,000 portera-t-elle la dette de la Commission du havre de New-Westminster?—R. Nous avons actuellement un emprunt qui a d'abord été contracté lorsque le grenier a été construit. Nous avons d'abord emprunté \$700,000, puis un peu plus de \$274,000 pour terminer le grenier, soit un total de \$974,537. Ce montant global a fait l'objet d'une nouvelle émission en 1948 lorsque les obligations sont arrivées à échéance. Le grenier a été construit en 1928-1929. Les obligations étaient payables en devises américaines et, depuis l'échéance, les titres de la nouvelle émission sont payables en devises canadiennes.

D. Est-ce qu'une partie de ces \$974,000 a été remboursée?—R. Non.

D. Compte tenu de ces \$200,000, nous pouvons alors dire qu'une somme de plus d'un million de dollars sera due au gouvernement ou au public pour le compte de la Commission?—R. Je dois dire que le montant serait plus élevé que cela.

D. Peut-être. Où cet argent a-t-il été dépensé dans Westminster?—R. Les nouveaux docks se trouvent situés dans la ville de New-Westminster.